C30/2A

ESCUADRÓN FÉNIX

CAP (R) JORGE LUIS PAEZ ALLENDE

ESCUADRÓN FÉNIX

Nº



VELOX
INDUSTRIA ARGENTINA

FORM. F.A.A. 201-A Nº 33307

HOJA Nº

Registro Individual de Vuelo - PILOTOS

MES	AÑO	U. AEREA	Nº IDENTIFIC.	APELLIDO Y NOMBRE	GRADO
04	82	694	02258	CEAGLIO RICARDO HECTOR	Cap.

DIA (21-22)	AVION TIPO	CODIGO AVION (23-26)	MATRICULA (27-32)	MISION (33-36)	Inst. Piloto (2) (37, 38-40, 41)	Piloto (1) (42, 43-45, 46)	Copiloto (3) (47, 48-50, 51)	Diurno (6) (52, 53-55, 56)	Nocturno (7) (57, 58-60, 61)	Instrumental Real (8) (62, 63-64, 65)	Instrumental Simul. (9) (66, 67-68, 69)	Tiempo no piloto: Comand. Aeronave	Inspec. Pilotaje	Tripulan. Reempl.	DESDE - A	Código MOVIM. (1) (79, 80)
02	LEAR-35	1408	VR-17	2720			0 6	0 6		0 3					MOR-PAR	
"	"	"	"	"		0 6		0 6							PAR-MOR	
11	"	"	"	2710			2 2	1 0	1 2	1 9					MOR-CRV	
"	"	"	"	"		1 9			1 9	1 8					CRV-PAL	
12	"	"	"	"			0 2	0 2							PAL-MOR	
16	"	"	"	"	1 2			1 2		0 7					MOR-AER-ESC	
"	"	"	"	"		1 0		1 0		0 8					ESC-AER	
18	"	"	"	"	2 0			2 0		1 8					BAR-AER	
"	"	"	"	"			0 2	0 2							AER-MOR	
19	"	"	"	3110	2 0			2 0		1 7					MOR-CRV	
20	"	"	"	2710	1 0				1 0	1 0					CRV-GAL	
20	"	"	"	"		2 4		1 4	1 0	2 0					GAL-CRV-GRA	
20	"	"	"	3320	1 3			1 3		1 0					GRA-USU-GRA	
20	"	"	"	3110	1 4				1 4	1 4					GRA-CRV	
21	"	"	"	"		0 8		0 8		0 6					CRV-GAL	
"	"	"	"	"	2 5			2 0	0 5	2 5					GAL-CRV	
22	"	"	"	"		1 8		1 8		1 8					CRV-CRV	
22	"	"	"	"	1 8			1 8							" "	
23	"	"	"	"		1 3		1 3		0 6					" "	
26	"	"	"	"	1 7			1 7		1 4					" "	
TP	INTERVINO: MFB	TOTAL ESTA HOJA			14 9	9 8	3 2	20 9	7 0	21 3					AUTORIDAD CERTIFICA	

1

FORM. F.A.A. 201-A Nº 33395

Registro Individual de Vuelo - PILOTOS

MES (1-2)	AÑO (3-4)	U. AEREA (5-7)	Nº IDENTIFIC. (8-12)	APELLIDO Y NOMBRE (13-20)		GRADO	HOJA Nº
04	82	694	02258	CEAGLIO	RICARDO HECTOR	Cap.	

DIA (21-22)	AVION TIPO	CODIGO AVION (23-26)	MATRICULA (27-32)	MISION (33-36)	2 Inst. Piloto (37 / 38-40 / 41)	1 Piloto (42 / 43-45 / 46)	3 Copiloto (47 / 48-50 / 51)	6 Diurno (52 / 53-55 / 56)	7 Nocturno (57 / 58-60 / 61)	INSTRUMENTAL 8 Real (62 / 63-64 / 65)	INSTRUMENTAL 9 Simul. (66 / 67-68 / 69)	TIEMPO NO PILOTO Comand. Aeronave	TIEMPO NO PILOTO Inspec. Pilotaje	TIEMPO NO PILOTO Tripulan. Reempl.	DESDE - A	Código 1 (79)	WIAOW (80)
29	LEAR-35	1408	VR-17	2710		18			18	16					CRV-AER		
"	"	"	"	"		02			02						AER-PAL		
30	"	"	"	"			02	02							PAL-AER		
"	"	"	"	"			08	08		06					AER-EPO		
"	"	"	"	"		16		16		13					EPO-CRV		
"	"	"	"	2720			17		17	14					CRV-TRE		

TP	INTERVINO	TOTAL ESTA HOJA	Inst. Piloto	Piloto	Copiloto	Diurno	Nocturno	Real	Simul.		AUTORIDAD CERTIFICA
	MFB			36	27	26	37	49			[signature]

3

ANEXO 1555

27

FORM. F.A.A. 201-A Nº 33413

HOJA Nº

Registro Individual de Vuelo - PILOTOS

MES (1-2)	AÑO (3-4)	U. AEREA (5-7)	Nº IDENTIFIC. (8-12)	APELLIDO Y NOMBRE (13-20)		GRADO
05	82	694	02258	CEAGLIO	RICARDO HECTOR	Cap.

DIA (21-22)	AVION TIPO	CODIGO AVION (23-26)	MATRICULA (27-32)	MISION (33-36)	2 Inst. Piloto (37-41)	1 Piloto (42-46)	3 Copiloto (47-51)	6 Diurno (52-56)	7 Nocturno (57-61)	8 Instrumental Real (62-65)	9 Instrumental Simul. (66-69)	Comand. Aeronave	Inspec. Pilotaje	Tripulan. Reempl.	DESDE - A	Código 1 Movim. (79-80)	
01	LEAR-35	1404	VR-17	2720		18		18		15		01	1445	1635	TRE-SJU S.	15	
02	"	"	"	1820			20	05	15	17		03	0630	0830	SJU-SJU x	13	23
03	"	"	"	"		31		31				01	1240	[illegible]	" " x	13	23
04	"	"	"	"			10	10				03	1520	1620	" " x	13	23
08	"	"	"	"		15		15		12		01	1000	1130	SJU-GRA x	15	MLV
08	"	"	"	"	25			25		20		03	1500	1730	GRA-SJU	17	MLX
09	"	"	"	"		27		27		24		01	1010	1255	SJU-GAL DIVERSION	13	22
09	"	"	"	"	05			05		04		03	1635	1705	GAL-SJU	15	
11	"	"	"	"	17			17				03	1500	16[illegible]	SJU-CRV	15	
11	"	"	"	"		05		05				01	1750	1810	CRV-SJU	15	
12	"	"	"	"	19			19				03	0730	0925	SJU-SJU	13	23
13	"	"	"	"		15		15				01	0930	1100	" " DIVERSION	13	22
14	"	"	"	"	15			15				03	1100	1230	" " DIV	13	22
14	"	"	"	"		15		15				01	1500	1630	" " DIV	13	22
21	"	"	"	"			18	18				03	1010	1200	" " Retransm Vuelo	15	
21	"	"	"	"		16		16				01	1425	1600	" " DIVERSION	19	MLV 22
22	"	"	"	"			17		17	16		03	0500	0640	" " DIVERSION	19	22
23	"	"	"	"		13			13	12		01	0010	0125	" " D	19	22
23	"	"	"	"			16	16		12		03	1440	1615	" " D	19	22
23	"	"	"	"		16		16		13		01	1655	1830	" " D	19	22
24	"	"	"	"			17	17		14		03	1030	1210	" " D.	19	22
24	"	"	"	2710		07			07	05		01	2070	2100	SJU-CRV TR JEFE BAM	15	
25	"	"	"	"			07		07	05		03	0050	0130	CHV-SJU	15	
26	"	"	"	"		17			17	15		01	[illegible]	2125	SJU-BCA	15	34
26	"	"	"	"			06		06	04		03	2230	2255	BCA-DIL	15	34
27	"	"	"	"			07		07	06		03	2350	0045	DIL-PAR		
TP	INTERVINO MFB		TOTAL ESTA HOJA		81	195	118	305	89	194					AUTORIDAD CERTIFICA		338

39.4 - 39:25

Nº 55023

ANEXO 1555

FORM. F.A.A. 201-A

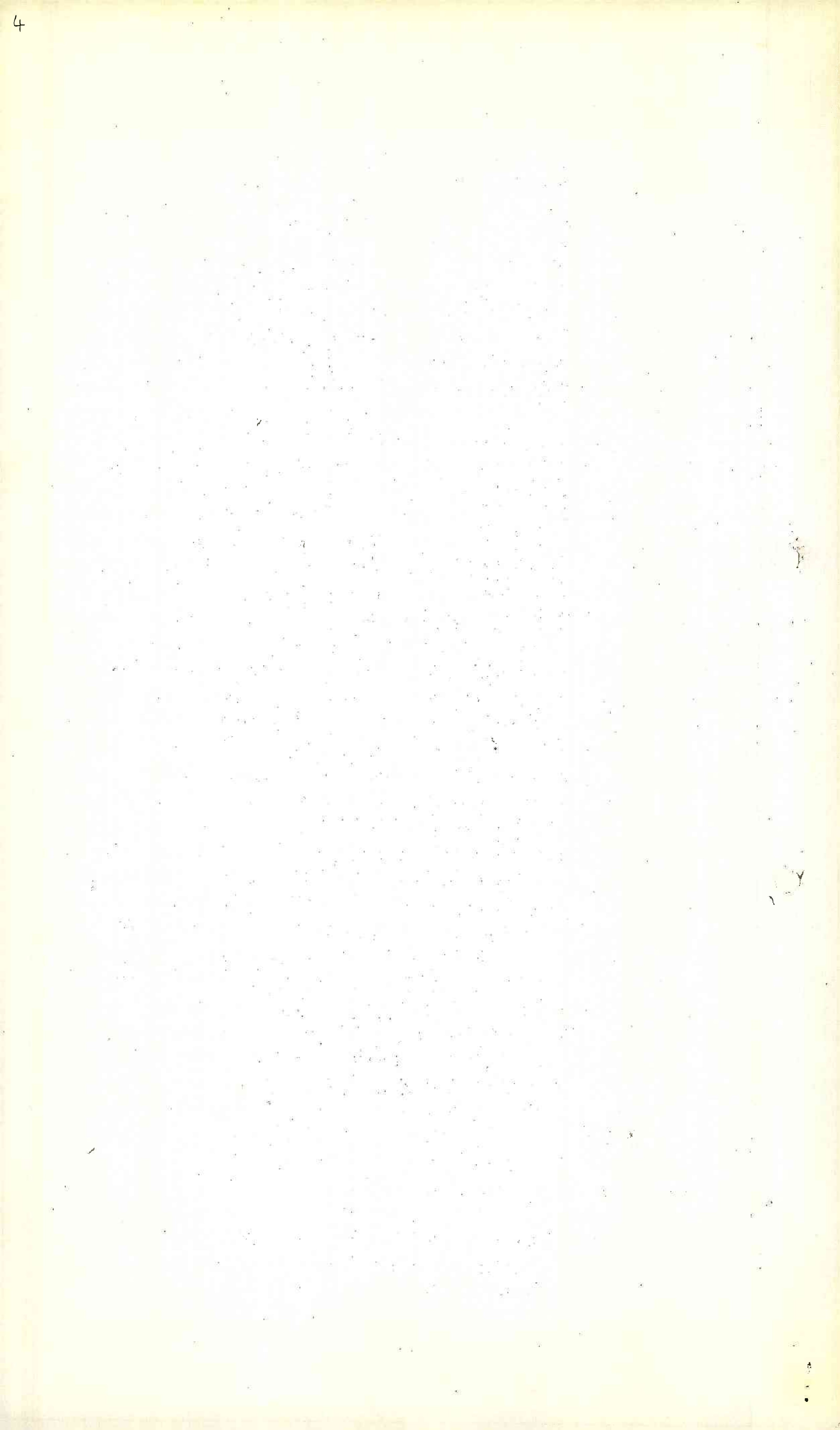
HOJA Nº

Registro Individual de Vuelo - PILOTOS 9

MES (1-2)	AÑO (3-4)	U. AEREA (5-7)	Nº IDENTIFIC. (8-12)	13-20	APELLIDO Y NOMBRE	GRADO
06	82	694	02258	CEAGLIO	RICARDO HECTOR	Cap.

DIA (21-22)	AVION TIPO	CODIGO AVION (23-26)	MATRICULA (27-32)	MISION (33-36)	Inst. Piloto [2] (37-41)	Piloto [1] (42-46)	Copiloto [3] (47-51)	Diurno [6] (52-56)	Nocturno [7] (57-61)	Instrumental Real [8] (62-65)	Instrumental Simul. [9] (66-69)	Comand. Aeronave	Inspec. Pilotaje	Tripulan. Reempl.	DESDE - A	Código 1 (79)	MOVIM. (80)
06	LEAR-35	1408	VR-17	4900		11		11		07		01	1600	1905	PAR-MOR		—
07	"	"	"	2720	25			25		23		03	1550	1820	MOR-SJU		15
12	"	"	"	"		06		06		05		01	1030	1105	SJU-GAL REDESPLIEGUE		15
15	"	"	"	"	08			08		06		03	1300	1350	GAL-CRV		15
15	"	"	"	"		11		11		08		01	1610	1705	CRV-GAL		15
17	"	"	"	"	08			08		06		03	1720	1810	GAL-CRV		15
17	"	"	"	"		24			24	24		01	1910-1950	2130 2310	CRV-TRE-PAL REPLIEGUE		15
21	"	"	"	"	03			03							PAL-AER-MOR		—
TP	INTERVINO MPB	TOTAL ESTA HOJA			44	52		72	24	79					AUTORIDAD CERTIFICA		

9.3= 9:20



Bs. As., 10 de junio de 2001.

Com. HERRERA: (1) ORDENES FRAGMENTARIAS SE ARCHIVARON EN CARPETA DE ORDENES FRAGMENTARIAS

Le adjunto las planillas (Registro Individual de Vuelo) de los meses ABR - MAY y JUN de 1982 (c/u 4 hojas), además adjunto Ordenes Fragmentarias (c/u 13 hojas) (1). Todas son copias de los originales, las 4 hojas primeras estan firmadas por el P. Civil PENA (Cómputo de Vuelos del INAC) y las 13 hojas segundas están firmadas por el My (o Vcom) B. COLON, My. G. PERONDI y My. BRANDI (que estaban en el órgano Operaciones de la BAM SJU).

Todos los vuelos fueron efectuados con el LR 35A (Matric. VR-17), algunos de ellos en sección con el LV-ALF y en otros en vuelos con el VR-17 sólo.

Durante todo el conflicto volé con el My. RICARDO GONZALEZ (Cte. de aeronave) y yo como copiloto. De mecánicos fueron el Subofical Moreno y el Cabo JAVIER MOI (no recuerdo el grado exacto ~~que~~ creo que eran S.A. y C.P., habría que confirmarlo), los mecánicos no nos acompañaron en todos los vuelos.

La última hoja es copia de una manuscrita por mí, creo que para redactar un informe (post-conflicto) allí estarían anotados los tipos de misiones efectuados por el VR-17 (no recuerdo con todo detalle las misiones que efectuó el LV-ALF (cuyos tripulantes fueron el 1er Ten. ACOSTA y el Alf. Redondo). Toda esta información puede ser confirmada o corregida por los tripulantes de las 2 aeronaves y/o por los organismos intervinientes (INAC - BAM SJU - Cdo FAS, etc.)

Esto es lo que por ahora puedo aportar, discúlpeme si hay algun "desprolijidad". Atte.

[signature]

Oscar Luis Aranda

De: jorgepaez@fibertel.com.ar
Enviado: Martes, 09 de Octubre de 2007 02:42 p.m.
Para: meducuing@yahoo.com
CC: meducuing@yahoo.com.ar
Asunto: Informar, y solicitar información.

Estimado Marcelo Ducuing, espero que vos y tus familiares estén muy bien. Utilizo este medio para comunicarme con vos porque en tres oportunidades pasé por el Ministerio de Trabajo, pregunté por vos, y no estabas. Ocurre que desde hace varios meses tengo reuniones periódicas en la Dirección de Asuntos Históricos, a media cuadra del Ministerio de Trabajo, y paso por la puerta de esa oficina donde creí que te podía encontrar.

Estamos trabajando, junto con otros oficiales, en las correcciones que corresponde efectuar en el Libro de Historia de la Fuerza Aérea Argentina, específicamente en la parte de la actuación del Escuadrón "Fénix", en 1982.

Dos temas me llevaban a tratar de encontrarme con vos: el primero es hacerte saber que, finalmente, hemos acordado que figures como piloto, a pesar que todos sabemos que tu legajo es muy claro, y que NINGÚN PILOTO NO CALIFICADO Y NO HABILITADO, DEBÍA ESTAR ALLÍ, VOLANDO EN ESAS CIRCUNSTANCIAS.

Expresada la noticia, considero que entre hombres de nuestras edades corresponde comentar y aclarar los hechos, sin velos ni tapujos.

Las operaciones a desarrollar en 1982 eran REALES, NO UN EJERCICIO, y el asunto requería la mayor seriedad. NO SE TRATABA DE UN PICNIC, NI DE UN DESFILE DOMINGUERO.

En lo que a mi respecta, desde el primer día, y sin dudar, apliqué los criterios que me parecieron LOS CORRECTOS, (y me siguen pareciendo), para seleccionar aviones y pilotos, teniendo en cuenta el Teatro de Operaciones en que nos tocaría actuar, y los adversarios que enfrentaríamos.

Debían ser pilotos habilitados en esos aviones, y LOS MAS EXPERTOS, dentro de lo posible

Ese era un criterio básico de la selección para ese momento, y mientras yo estuve en Buenos Aires, en el Departamento Planes y Programas del Comando de Operaciones Aéreas, convocado para esas tareas, traté de hacer lo mejor, elegir los mejores aviones, los mas equipados, y que fueran tripulados por los pilotos mas expertos en esos aviones, todos bimotores, y que los pilotos estuvieran capacitados para volar "todo tiempo", nocturno, sobre el mar, por instrumentos, con formación de hielo, y con experiencia para obtener los mejores rendimientos de esos aviones. ERA LA GUERRA.

Muchas personas se ofrecieron para participar, como vos, pero desde mi punto de vista profesional había que estar CALIFICADO para entrar en esa lista.

No había nada personal para decir este si , o este no. LA CUESTIÓN ERA "CALIFICA" o "NO CALIFICA".

Mi amigo, en esos días, el posteriormente fallecido Señor Brigadier ® Gilberto OLIVA, padre de dos oficiales de la FAA en actividad, también quería participar, pero NO CALIFICABA. Y a pesar que muchas veces nos hizo saber su deseo de participar, no fue incluído en las listas, porque NO ESTABA HABILITADO.

Y el Señor Brigadier ® Oliva, a quien yo admiraba como persona y como soldado, en esos días tenía DOS argumentos muy pesados: uno de sus hijos Gilberto, estaba en Puerto Argentino, y el otro, Carlos, estaba en Comodoro Rivadavia, destinado en el Estado Mayor de la Fuerza Aérea Sur (FAS).

PERO el Señor Brigadier NO CALIFICABA para el "Escuadrón Fénix" en operaciones, y no lo incluímos. Y el comprendió, se resignó, y acató. Nunca intentó, mi amigo el Señor Brigadier, vulnerar esos criterios de selección, porque se daba cuenta que eran, a todas luces, lógicos y razonables. Si los hubiera vulnerado, yo tendría "sentimientos encontrados"al respecto: por un lado, lo habría comprendido, pero por otro, me habría decepcionado.

Yo no estoy de acuerdo, por ejemplo, con permitir la participación en las acciones de la guerra a personal militar, o soldados, que no tuvieran cumplidas exitosamente todas las condiciones de tiro, y todo el adiestramiento militar que corresponde.

Tampoco estoy de acuerdo con permitir que, en esas circunstancias extremas, se les permita participar a pilotos inexpertos, no habilitados, que no calificaban para las misiones.

Ese es mi criterio profesional militar, y estoy seguro que es el correcto, y lo volvería a aplicar, sin dudar un instante. Y estoy muy orgulloso de pensar, y de actuar, de esa manera.

Si alguien, contrariando esos criterios, apareció allá, en 1982, y de algún modo

participó, en algunos vuelos, dicen algunas personas, y lo firman, eso ha escapado a mis posibilidades de control. En tu caso, Marcelo, ya ha corrido "demasiada agua bajo el puente" como para dar marcha atrás con los hechos sucedidos.

Si mañana hubiera otra Batalla, yo volvería a actuar de la misma manera, seleccionando a los pilotos mas expertos.

Estoy seguro que vos, en el fondo de tu corazón, estás de acuerdo.

Mi opinión es que los pilotos no calificados sólo participarían si la situación fuera tremenda, terrible, caótica, terminal, cuando por derribos, o por las razones que sean, nos hubiéramos quedado sin pilotos mas expertos. Como pasó en Alemania, en la Segunda Guerra Mundial, al final del conflicto.

PERO NO ERA EL CASO, en Argentina, en 1982.

Conozco que para vos este es un tema muy importante, ante tu familia, porque me lo has dicho, y también sabemos que sería muy "oneroso" hacer otra cosa.

Teniendo en cuenta todas las circunstancias, y la CONTEXTUALIDAD de esos hechos, se ha decidido confirmar tu participación como piloto, en lo que yo llamaría "una DECISIÓN POLÍTICA".

CONCLUSIÓN: SERÁ MODIFICADO EL LIBRO, DEJARÁS DE FIGURAR COMO MECÁNICO, Y FIGURARÁS COMO PILOTO.

Si hay alguien a quien le debes agradecer, es al Brigadier ® Eduardo E. Bianco, ex SJEMGFAA.

Además, quería verte por otro asunto: Tenemos información originada por vos, hace ya bastante tiempo, acerca de los Aeroestar LV-MEE de Aeromaster, y el LV-MEJ de Yunque S.A. que no participaron por roturas (accidentes) y también otro por fallas técnicas, como el LV-MBZ de Angela Rosa, (rajadura del block de uno de los motores).

También, que hubo pilotos que figuran en el Libro, y que no fueron, como Aldo Berardi y Eduardo Bindas. ¿puedes darnos mas precisiones y detalles?

Estos errores en el Libro de Historia ocurren en gran medida porque yo aporté solamente la documentación que tenía: los originales de las averiguaciones y las convocatorias que había realizado hasta el 28-abril-1982.

Pero a partir de allí desplegué a Comodoro Rivadavia, me incorporé a la FAS con los reactores y los "turbos", y nada tuve que ver con el despliegue de los "pistoneros" Aerostar, que en mi cabeza eran la "reserva operativa", pero que fueron convocados en el mes de mayo, cuando la batalla ya arreciaba.

Luego, fui destinado a la BAM Puerto Santa Cruz, a recibir instrucción y habilitación en IA-58, y perdí contacto con los Fénix, salvo el que estaba asignado a la BAM SCZ, y el Mitsubishi de Meyer y Quiroga, que guiaba a los "Pucará" hasta las islas.

Con respecto a la gran mayoría de los pilotos del Escuadrón Fénix, nunca tuve los detalles de las participaciones individuales, salvo comentarios y anécdotas que vengo escuchando desde hace mas de 25 años.

La comisión que integro está dedicada a reunir la información para corregir el Libro de Historia de la FAA, y estamos tratando de contar la VERDAD de los hechos ocurridos.

Si puedes aportar datos, e información confirmada, te estaremos muy agradecidos.

Saludos a tu familia.

Cordialmente, Capitán ® Jorge Luis Páez Allende.

Buenos Aires, 02-octubre-2007.

aviones de Empresas privadas y sus tripulaciones integrantes del escuadrón Fenix.
COM PASSINI . MOVILIZACION

A V I O N	MATRICULA	PROPIETARIO	DATOS DEL PILOTO
HAWKER SIDDELEY Hs 125-700B VLF DOBLE	LV-ALW	YPF Pte Roque Saenz Peña 777	× Anibal Dante POGGI Rubén Dario 2686 Olivos -797-8219 × Rubén Omar PEREZ Lavalle 491 Temperley ROBERTO MARIANI [illegible] 613-6824
Lear Jet LR-35 VLF	LV-ALF	Loma Negra Roque Saenz Peña 636 TE 33-3021/0273	Edgardo ACOSTA Av Sta Fé 3071 12°"A" TE 821-4922 Julían REDONDA Olazabal 2546 2°"9" TE 784-3108
Lear Jet LR-35 VLF	LV-ONN	Dahm Automotores Maipú 3557 Olivos TE 791-2473/2728	Jorge Mac INTIRE Artigas 262 Ituzaingo TE 624-5663 Armando LOPEZ Pedro Goyena 1776 4° "B" TE 632-2090
Lear Jet LR-25	LV-OEL × Caso 5	Editorial Sarmiento TE 361-1001 1051 Int: 6643 Musante	Mariano SALOTTI Barbosa 1147 Morón Roberto PIGNATO (h) Oro 2195 Castelar TE 629-2356
Lear Jet LR-35 VLF	LV-OFV	Terrabusi SA San José 1060	Harris STWWART Pirovano 916 Martinez TE 792-7703 Luis GARCIA Azcuénaga 1061 1°"5" TE 824-7996
Lear Jet LR-25 VLF	LV-MMV	Bco de Italia y Río de la Plata	Roberto HARRIAGUE Julían Alvarez 2382 1°"3" Raúl GUEVARA España 668 San Isidro TE 743-9459
Lear Jet LR-25 VLF	LV-MBP	Bco de Intercambio	Aldo José PIGNATO Oro 2195 Castelar TE 629-2356 Francisco VILLA VERDE Juan B Alberdi 1591 8 C
Lear Jet LR-24 VLF	LV-LRC	Gobernación de Tierra del Fuego	Mario A.MARCONCINI Monobl. K "3" (Ushuaia) TE (0964) 91144 Rodolfo M POURRAIN Dirección de Aeronáutica (Ushuaia) TE (0964) 91717.
Lear Jet LR-36 VLF DOBLE	LV-LOG	Bunge y Born 311-4535	Francisco ARONCENA Elortondo 1109 San Isidro TE 747-4035 Emil WILLIAMS Ruta 26 y Esquina Carue Ingeniero MASCHWITZ TE 0321-41663.

Lear Jet LR-24 VLF	LV-JXA	Aeromaster TE 34-0051	Carlos MIRANDA Ecuador 159 Libertad Pcia Bs As TE 0220-41228 Pedro ALCOBE Lacarra 1920 Ituzaingo TE 624-3026
Lear Jet LR-24	LV-JTZ	Orué SA Reconquista 1-16 TE 32-5989	Jimmy D HARVEY Dardo Rocha 500 Acasusso TE 792-2640 Mario QUARLERI Sixto Fernandez 785 Lomas de Zamora TE 244-8087
CESSNA CITATION	LQ-TFM	Dirección de Fabricaciones Militares TE 772-8091/99 Int 144	Juan CROSA Olaguer 2449 Cap Fed TE 42-7613 Leonidas RODRIGUEZ Asunción 4387 3°"G" TE 50-9104
CESSNA CITATION C 500	LV-MMR	Automotores y Servicios TE 32-0555	Fernando PIÑEIRO General Roca 2483 Florida Bs As TE 791-4535 Miguel C GAMEN Caracas 1360
CESSNA CITATION	LQ-MRM	Policía Federal	Oficial Principal CONCRINI.
CESSNA CITATION VLF	MV-MGB	Masselin y Selasco TE 59-9105	Norberto A BARRERA - Norberto BARRERA (h) Carlos Pellegrini 2713 Martinez TE 798-5274
CESSNA CITATION	LV-LZR C-500 40 Hs Disponibles	Arbol Solo TE 34-6443/2876	Hugo Silvio MERCANTE Solis 237 Quilmes TE 254-6769 Alfredo GARATTI Calle 64 N°258 La Plata TE 021-529731
CESSNA CITATION	LV-MZG	Líneas Aéreas Sureñas	Vicente COLLERONE Melo 2426 Vte Lopez TE 795-2487 Adrían J GONZALEZ Corrientes 4280 3°"C".
AEROSTAR 600 A	LV-LZW	Sidec SA Av Vergara 1850 Morón TE 629-1102/09	Aldo BERARDI Miller 4547 Saavedra TE 542-0636
AEROSTAR 600 A	LV-MBZ	Angela Rosa Reconquista 585 Cap Fed TE 311-0869/0877	Alberto GABOTTO Av Libertador 1393 8°"A" Vte Lopez TE 41-8065 311-0869/0877
AEROSTAR 600 A U$S 60	LV-MDE	Enys SA Espeleta 1277 Martinez TE 792-3058/8016	Eduardo BINDAS Ayacucho 905 Florida TE 797-0295
AEROSTAR 600 A [illegible]	LV-MDH	Metalurgica Mellán Cas. Correo N°4 Ruta Panamericana Don Torcuato	José María FERRARIS Suipacha 995 Ramos Mejía TE 658-9611

AEROSTAR 600 A	LV-MDM	Colloca SA Esmeralda 1888 TE 795-9065/0798	Claudio GERVARI Italia 1508 Florida TE 797-9668
AEROSTAR 600 A	LV-MEE	Aeromaster Corrientes 415 Cap Fed TE 34-0051/56	Rodolfo GAVAGNIN Leiba 4320 3°"J" Cap Fed TE 854-7249
AEROSTAR 600 A	LV-MEI	Schanchemayr Juan H Andrés Ferreira 4022 La Lucila TE 795-1888/4978.	Edgardo FERREIRA Castillo 549 11°"D" Cap Fed TE 771-9104
AEROSTAR 600 A	LV-MEG	Radio Emisora Cultural LS-5 Arenales 2467 Cap Fed TE 824-1080/87	Carlos PROGRZEBNY Pampa 2219 5°"A" Cap TE 781-7068
AEROSTAR 600 A	LV-MEJ	Yunque SA Carlos Pelegrini 739 5°Cap TE 392-6464/6195	Orlando BUSTELO (0641) 50134 San Juan.
AEROSTAR 600 A	LV-MII	Barneco SA Roque Saenz Peña 570 4°Cap TE 34-4487/30-8488	Ricardo CAMPS Olleros 3058 Cap TE 773-9565
AEROSTAR 600 A	LV-MSN	Acindar SA Paseo Colón 357 9° Cap TE 33-2194/1827	Jorge ARRECHEA Bogado 2381 Castelar TE 629-4072
MU-2/60	LV-MOP	Banco Interfinanzas	Gonzalo GIL Luis M Campos 1248 5°"B" TE 772-2916
MU 2/60 VLF	ODZ	Vicente Robles SA Reconquista 585 4°TE 311-5339/5330/5374/75/76	Carlos A QUIROGA Bernardo de Irigoyen 133 Castelar TE 629-8447 - Eduardo MEYER Santa Fé 1636 Morón TE 629-7853
MU 2/60 VLF	OAN	Sr Lorenzo SOTO (Ventes SA ó FIMBERG SA) Corrientes 539 TE 392-6145/7621	Pedro SARALEGUI Olazabal 4095 1°"6" Cap TE 51-7414
Lear Jet			MECANICOS Adrían PETROCELLO Mar Chiquita 3039 Castelar TE 624-8345
CESSNA CITATION			Jorge MACEDA Remedio de Escalada 2901 6°"A" Cap Fed

✓	TURBO COMMAN-DER	LV-LMU	PRIVADO CATA SA	TEN. CACERES HECTOR ALF. WILLIAMS ALBERTO MECANICO: CABO MORETA HERNAN
✓	TURBO COMMAN-DER	LV-LRF	PRIVADO CATA SA	ALF. SANTAMARÍA HUGO ALF. ESNAGOLA ANGEL MECANICO: CABO BERTOGLIO ROBEL
✓	TURBO COMMAN-DER	LV-LTX	GAS DEL ESTADO	ALF: CASTRO MARIANO – [illegible] ALF. ~~GARCIA~~ M. ~~NORBERTO~~ ALF. VERGARA CARLOS
(–) ✓	TURBO COMMAN-DER	LV-LTU	GAS DEL ESTADO	ALF ~~LOPEZ~~ MOLINA ~~FRANCISCO~~ FRANCISCO ALF. CABRERA JORGE ALF. PLA TADEO
✓	MERLIN TURBO	LV-MRL	ASTILLEROS ALIANZA	GONZALEZ LORENZO (1er Ten) RODRIGUEZ CARLOS (ALF)

Todos

AVIONES CIVILES A DISPOSICION DE F.A.A.

AERONAVE	MATRICULA	NOMBRE DE QUIEN ENTREGO	EMPRESA A QUE PERTENECE	EMPRESA QUE LO REPARA	DESTINO	D.U.I	T.G.	OBSERV.
LEARJET 35A	LV-ONN	A.E. HELIO LOPEZ	DAHM AUTOMOT.	TALLER AERONAUT. S.A.G. SRL	EPO (CAE)	12:00	312:10	
LEARJET 35A	LV-OFV	PATRICIO C. SPEGHI	TERRABUSI S.A.I.C.	AUSTRAL L.A. ING.PERNIGOTTI	CRV (FAS)	115:00	388:20	
LEARJET 25D	LV-MBP	ALDO JOSE PIGNATO	BANCO (BIR) (EN LIQUIDACION)	TALLER AERONAUT. S.A.G. SRL	EPO (CAE)		712:15	
LEARJET 36	LV-LOG	O.HELBLING	BUNGE BORN SA.	BUNGE Y BORN PLATAF.IND. Nº2 EZEIZA	EPO (CAE)	93:00	2539:04	
MITSUBISHI	LV-ODZ	C.A.QUIROGA	VICENTE ROBLES S.A.	SAG(SERV.AEREOS GEN.) TALLER AER.TIMEN SA TALLER AER.AEROBAIRES	CRV (FAS)	DE NUEVA	570:05	
BRITISH AEROSPACE 700 B	LV-ALW	ANIBAL D. POGGI	Y.P.F.	ESTACION SERV. AER. HABILIT. Nº148 (EZE)	CRV (FAS)	0:10	291:15	
ROCKWELL	LV-LTX	MANUEL M. CASTRO	GAS DEL ESTADO	ESTACION SERV. GAS DEL ESTADO-AERODROMO DE EZEIZA	CRV (CAD)	66:35	1542:55	
ROCKWELL	LV-LTU	IDEM	IDEM	IDEM	CRV (CAD)	01:00	1524:00	
ROCKWELL COMMANDER 690-A	LV-LMU	ENRIQUE H. HUNT	CATA S.A.	CATA S.R.L.	CRV (CAD)	25:00	3257:00	
ROCKWELL COMMANDER 690-A	LV-LRF	ENRIQUE MARIANO HUNT	IDEM	IDEM	CRV (CAD)	136:10	2114:50	
CESSNA CITATION	LV-MMR	FERNANDO A. PIÑEIRO	AUTOMOT. Y SERV. S.A.	AEROTALLERES AEROBAIRES D.TORCUATO	CRV (FAS)	02:10	537:10	
LEARJET 24D	LV-JXA	CARLOS L. MIRANDA	AEROMASTER SRL	AEROTALLERES S.A.G. S.R.L.	EPO (CAE)	137:00	2598:80	

AERONAVE	MATRICULA	NOMBRE DE QUIEN ENTREGO	EMPRESA QUE PERTENECE	EMPRESA QUE LO REPARA	DESTINO	D.U.I.	T.G.	OBSERV.
CESSNA CITATION	LV-MGB	PABLO N. CAVEY	MASSALIN Y CELASCO SA	AEROBAIRES (DON TORCUATO)	EPO (CAE)	303:55	1497:35	
CESSNA CITATION	LV-MZG	VICENTE COLLERONE	LINEAS AER. SUREÑAS	AEROBAIRES (DON TORCUATO)	EPO (CAE)	12:35	644:20	
MITSUBISHI	LV-OAN	PEDRO SARALEGUI	LORENZO SOTO	AEROTALLERES S.A.G. SRL	CRV (FAS)	01:00	489:30	
CESSNA CITATION	LV-LZR	ALFREDO H. GARATTI	ARBOL SOLO	AVIASER S.A. D. TORCUATO	CRV (FAS)	14:00	1115:35	
LEARJET 35A	LV-OAS	RAUL A. CARDALDA	LEDESMA SA.	AUSTRAL L.A. AEROPARQUE	CAD (RESERVA)	30:00	1440:35	
LEARJET 24D	LV-JTZ	D.REGINALD J. HARVEY	BANCO ITALIA Y R. DE LA PLATA	AUSTRAL L.A. AEROPARQUE	CRV (FAS)	110:00	4912:25	
LEARJET 35A	LV-ALF	EUGENIO C.J. ARAMBURU	LOMA NEGRA	AUSTRAL L.A. AEROPARQUE	CRV (FAS)	29:35	370:50	
LEARJET 25D	LV-MMV	ROBERTO E. HARRIAGUE	BANCO ITALIA Y R. DE LA PLATA	AUSTRAL L.A. AEROPARQUE	CAD (RESERVA)	13:00	1538:50	
CESSNA CITATION C-500	LQ-MRM	COMISARIO INSPECTOR VICTOR PECI	POLICIA FEDERAL	I BR. AER.	CRV (FAS)	04:00	704:00	
MERLIN III B	LV-MRL	LORENZO GONZALEZ	ASTILLEROS ALIANZA	CATA	CRV (CAD)	74:05	774:05	
CITATION II	LQ-TFM	LEONIDAS JOSÉ RODRIGUEZ	DIRECCION GRAL. FAB. MILITARES	AVIASER	CRV (FAS)	20:10	320:10	
TURBO COMMANDER	LV-LSV	MIGUEL JORGE FONROUGE	FRIGORIFICO RIOPLATENSE	TALLERES AERO MORON	CRV (CAD)	64:45	1010:35	

AVIONES CIVILES A DISPOSICION DE F.A.A.

AERONAVE	MATRICULA	NOMBRE DE QUIEN ENTREGO	EMPRESA A QUE PERTENECE	EMPRESA QUE LO REPARA	DESTINO	DUI	T.G.	OBSERVACIONES
LEARJET 25A	LV-OEL	ROBERTO L. PIGNATO	EDITORIAL SARMIENTO	AERO TALLERES S.A.G. SRL.		85;50	535;50	
BELL 212	LQ-CMP	EXEQUIEL F. MARTINEZ	DIRECCION AERONAUTICA PCIA. CHACO	TALLERES CATA.		22;50	1010;25	
MITSUBISHI	LV-MOP	GONZALO GIL	BANCO INTERFINANZA S.A.	SAG S.R.L. (MORON)		03:00	999:00	
AEROSTAR	LV-MEG	CARLOS A. POGRZEBNY	RADIO EMISORA CULTURAL SACIFI	AVIASER (AERODROMO DON TORCUATO)		19:40	1292:40	
AEROSTAR	LV-MSN	JORGE ARRECHEA	ACINDAR S.A.	AVIASER (AERODROMO DON TORCUATO)		67:00	963:00	
AEROSTAR	LV-MDH	EDUARDO HORISBERGER	METALURGICA MELIAN SAIC	AVIASER (AERODROMO DON TORCUATO)		34;00	581;35	
AEROSTAR	LV-MII	JAIME R. CAMPS	VARNECO S.A.	AVIASER (AERODROMO DON TORCUATO)		49;20	961;35	
AEROSTAR	LV-MDM	JOSE G.COLLOCA	COLLOCA S.A.	AVIASER (DON TORCUATO)		05;20	602;20	
AEROCOMMANDER	LV-OOE	HUGO JOSE LUCIO	ODOL S.A.	CATA (AERODROMO SAN JUSTO)		12;00	312;00	
AEROSTAR	LV-MDE	Rodolfo CAVAGNIN	E.N.Y.S S.A.	AVIASER (DON TORCUATO)		00;30	208;00	
AEROSTAR 601	LV-MEJ	Roberto DOBRIK	YUNKE S.A.	AVIASER (DON TORCUATO		1:30	818:00	

AERONAVE	MATRICULA	NOMBRE DE QUIEN ENTREGO	EMPRESA A QUE PERTENECE	EMPRESA QUE LO REPARA	DESTINO	DUI	T.G.	OBSERVACIONES
SIKORSKY S-61R	LV-OCL	Dirk Gericke	HELICOPTEROS MARINOS S.A.	HELIC.MARINOS (Pto.Madryn)		146:30	5566:00	
SIKORSKY S-61L	LV-OMG	IDEM	IDEM	IDEM		2345:15	9258:40	
SIKORSKY S-58 DT	LV-OCN	IDEM	IDEM	HELIC.MARINOS (R.Gallegos)		1412:55	5992:45	
SIKORSKY S-58 ET	LV-OCM	IDEM	IDEM	IDEM		397:30	3687:05	
RACA HUGHES	LV-LOM	Pascual Deluca	RACA S.A.	RACA S.A.		01:15	1448:00	

SECRETO

ANEXO " ALFA "



ESCN FENIX

CERTIFICACION DE VUELO EN EL T.O.S.

Nº DE ORDEN	FECHA	TRIPULACION	INDICATIVO	TAREA	DEP. HORA	ARR. HORA	VUELO POR	O.F.Nº	PLANILLA FA[illegible] Nº DE SERIE
1	01-MAY-82	My. CARDOSO ~~Alf. STEWARD~~ Bazan Callejas	PUA T-24	DIVERSION	11:15	13:55	N.O.EST.S.CARLOS	1096	33223
2	01-MAY-82	My. ~~CARDOSO~~ Ten., CASADO Bazan y Dominguez	ROLO 1 T.24	DIVERSION	15:20	~~17:30~~ 18.30	S.E. ISL.MLV	1096	33223
3	01-MAY-82	1ºTen. BIANCO Ten. HERRERA	ROLO 2	DIVERSION	15:30	17:05	GRA-MLV-GRA		325464
4	01-MAY-82	Cap. BUIRA Cap. PANE	CARDO	DIVERSION	15:35	17:00	GRA-MLV-GRA		325418
5	02-MAY-82	Cap. BUIRA Cap. PANE		EXPLO.Y REC.	06:55	07:55	GRA-GRA		325424
6	02-MAY-82	1ºTen. BIANCO Ten. HERRERA		EXPLO.Y REC.	12:05	12:30	GRA-GRA		325470
7	02-MAY-82	Cap. ARQUES Ten. CABALLERO	SANTOS	DIVERSION EXPLO.Y REC.	18:40	20:00	CRV-MLV-CRV		304459
8	03-MAY-82	1ºTen. BIANCO Ten. HERRERA		DIVERSION	12:55	16:55	GRA-MDV-GRA		325469
9	03-MAY-82	Cap. PANE Cap. BUIRA		DIVERSION	15:40	16:55	GRA-MLV-GRA		325420
10	03-MAY-82	1ºTen. JURI Ten. FELICE	LINCE	DIVERSION	15:47	17:47	CRV-MLV-CRV	1136	01021
11	03-MAY-82	Cap. ARQUES Ten. CERCEDO	PERRO 1	DIVERSION	16:00	18:00	CRV-MLV-CRV	1138	01019
12	04-MAY-82	1ºTen. BIANCO Ten. HERRERA		DIVERSION	09:40	11:00	GRA-MLV-GRA		325417
13	05-MAY-82	Cap. GONZALEZ Alf. RODRIGUEZ	CASERO	EXPLO.Y REC.	11:20	15:20	CRV-CRV	2006	01018

SECRETO



CERTIFICACION DE VUELO EN EL T.O.S.

Nº DE ORDEN	FECHA	TRIPULACION	INDICATIVO	TAREA	DEP. HORA	ARR. HORA	VUELO POR	O.F.Nº	PLANILLA FAA Nº DE SERIE
14	05-MAY-82	Cap. MARTINEZ V. 1ºTen. RONCONI	PUA 1	DIVERSION	14:10	15:35	GRA-MLV-GRA		13254
15	05-MAY-82	1ºTen. BIANCO Ten. HERRERA	PUA 2	DIVERSION	14:10	15:35	GRA-MLV-GRA		325462
16	05-MAY-82	1ºTen. BIANCO Ten. HERRERA		DIVERSION	15:50	17:10	GRA-MLV-GRA		325462
17	05-MAY-82	Cap. BUIRA Cap. PANE		DIVERSION	15:50	17:15	GRA-MLV-GRA		325423
18	06-MAY-82	1ºTen. JURI 1ºTen. WILLIANS	LOCO 1	EXPLO.Y REC.	12:30	17:50	CRV-SJU	2015	01024
19	06-MAY-82	Cap. BUIRA Cap. PANE	PARDO 1	DIVERSION	13:20	15:25	GRA-MLV-GRA	2020/1	325425
20	06-MAY-82	1ºTen. BIANCO Ten. HERRERA		EXPLO.Y REC.	13:20	15:20	GRA-GRA		325463
21	06-MAY-82	1ºTen. BIANCO Ten. HERRERA	PARDO 2	DIVERSION	15:35	17:20	GRA-MLV-GRA	1220/2	325463
22	06-MAY-82	Cap. ARQUES Ten. CERCEDO	PARDO	DIVERSION	16:15	18:25	CRV-MLV-CRV	2020/3	01022
23	07-MAY-82	Cap. BUIRA Cap. PANE		DIVERSION	16:50	19:20	GRA-MLV-CRV	~~2035~~	325426
24	07-MAY-82	1ºTen. BIANCO Ten. HERRERA		DIVERSION	16:50	19:00	GRA-MLV-CRV		325465
25	08-MAY-82	My. CARDOSO Cap. GONZALEZ O.	NACAR 1 x	DIVERSION	01:06	02:36	CRV-MLV-CRV	2045	325459
26	08-MAY-82	Cap. BUIRA Cap. PANE	PICO 1 x	DIVERSION	10:15	13:25	GRA-MLV-GRA	2047	325427



SECRETO

CERTIFICACION DE VUELO EN EL T.O.S.

Nº DE ORDEN	FECHA	TRIPULACION		INDICATIVO	TAREA	DEP. HORA	ARR. HORA	VUELO POR	O.F.Nº	PLANILLA FAA Nº DE SERIE A
27	08-MAY-82	1ºTen. Ten.	JURI CABALLERO	PUA x	DIVERSION	14:35	17:45	CRV-MLV-CRV	2039	01025
28	08-MAY-82	Cap. Ten.	ARQUES CERCEDO	LEON x	EXPLO. Y REC.	14:47	17:45	CRV-ZONA R-SJU	2039	325459
29	08-MAY-82	Cap. Cap.	GONZALEZ O. DESPIERRE	PLOMO x	EXPLO. Y REC.	15:30	19:50	GRA-ZONA L-CRV		13259
30	08-MAY-82	Cap. Cap.	BUIRA PANE	CARDO 1 x	DIVERSION	15:55	18:15	GRA-MLV-GRA	~~2039~~ 2040	325427
31	08-MAY-82	1ºTen. Ten.	BIANCO HERRERA	CARDO 2 x	DIVERSION	15:55	18:15	GRA-MLV-GRA	~~2039~~ 2040	01020
32	08-MAY-82	1ºTen. Ten.	BIANCO HERRERA	PICO 2 x	DIVERSION	10:15	13:25	GRA-MLV-GRA	2047	01020
33	09-MAY-82	Cap. Cap.	BUIRA PANE	PICO 1	DIVERSION	06:25	08:10	GRA-MLV-GRA	2050	01049
34	09-MAY-82	1ºTen. Ten.	BIANCO HERRERA	PICO 2	DIVERSION	06:25	08:10	GRA-MLV-GRA	2050	304459
35	09-MAY-82	Cap. Cap.	BUIRA PANE	PUA 1 o	DIVERSION ~~APOYO NAV.~~	10:25	12:05	GRA-MLV-GRA	2052	01049
36	09-MAY-82	1ºTen. Ten.	BIANCO HERRERA	PUA 2 o	DIVERSION ~~APOYO NAV.~~	10:25	12:05	GRA-MLV-GRA	2052	304459
37	09-MAY-82	Cap. Cap.	BUIRA PANE	o	DIVERSION Apoyo nav	13:45	15:25	GRA-MLV-GRA		01049
38	09-MAY-82	1ºTen. Ten.	BIANCO HERRERA	o	DIVERSION	13:45	15:25	GRA-MLV-GRA		304459
39	09-MAY-82	Cap. Ten.	ARQUES CERCEDO	NACAR o	DIVERSION	10:10	13:10	CRV-MLV-GAL	2048	01026

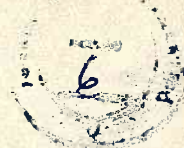
17

SECRETO

5

CERTIFICACION DE VUELO EN EL T.O.S.

Nº DE ORDEN	FECHA	TRIPULACION	INDICATIVO	TAREA	DEP. HORA	ARR. HORA	VUELO POR	O.F.Nº	PLANILLA FAA Nº DE SERIE A
40	11-MAY-82	Cap. BUIRA Cap. PANE	CONDE	DIVERSION	07:50	10:40	GRA-MLV-GRA		01050
41	11-MAY-82	1ºTen. BIANCO Ten. HERRERA	"	DIVERSION	07:50	10:40	GRA-MLV-GRA		01098
42	11-MAY-82	1ºTen. BIANCO Ten. HERRERA	LEON	DIVERSION	11:30	13:40	GRA-MLV-GRA		01098
43	12-MAY-82	1ºTen. JURI 1ºTen. WILLIANS	BAGRE	DIVERSION	07:00	10:10	GRA-MLV-CRV	2062	44973
44	12-MAY-82	Cap. GONZALEZ O. 1ºTen. RONCONI		DIVERSION	07:05	09:45	CRV-MLV-CRV	2062	13262
45	12-MAY-82	Cap. ARQUES Alf. MIRANDA	×Cardo	DIVERSION	07:07	09:45	CRV-MLV-CRV	2063	01032
46	12-MAY-82	Cap. MARTINEZ Cap. DESPIERRE	CARDO	DIVERSION	07:20	09:50	CRV-MLV-CRV	2063	01030
47	12-MAY-82	Cap. BUIRA ✓ Cap. PANE	FUEGO 1	DIVERSION	07:45	09:45	GRA-MLV-GRA	2066	01051
48	12-MAY-82	Cap. GONZALEZ O. 1ºTen. RONCONI	LEON 1	DIVERSION	14:00	17:30	CRV-MLV-CRV	2073	13263
49	12-MAY-82	1ºTen. JURI 1ºTen. WILLIANS	LEON 2	DIVERSION	14:00	17:40	CRV-MLV-CRV	2073	44973
50	12-MAY-82	Cap. MARTINEZ V. Cap. DESPIERRE	BAGRE	DIVERSION	14:05	16:40	CRV-MLV-CRV	2072	01040
51	13-MAY-82	Cap. BUIRA Ten. HERRERA	FUEGO 1	DIVERSION	09:55	11:50	GRA-MLV-GRA	2080	01052
52	13-MAY-82	Cap. GONZALEZ O. 1ºTen. RONCONI	FUEGO 2	DIVERSION	09:55	11:50	GRA-MLV-GRA	2080	13265



SECRETO

CERTIFICACION DE VUELO EN EL T.O.S.

Nº DE ORDEN	FECHA	TRIPULACION	INDICATIVO	TAREA	DEP. HORA	ARR. HORA	VUELO POR	O.F.Nº	PLANILLA FAA 101 Nº DE SERIE A
53	14-MAY-82	Cap. GONZALEZ 1ºTen. RONCONI	PESO	EXPLO. Y REC.	10:56	13:25	GRA-GRA	~~2029~~ 2092	13266
54	14-MAY-82	Cap. GONZALEZ 1ºTen. RONCONI	PESO	EXPLO. Y REC.	16:10	19:25	GRA-GRA	2094	13266
55	15-MAY-82	Cap. GONZALEZ 1ºTen. RONCONI		EXPLO. Y REC.	10:25	12:05	GRA-GRA		13268
56	15-MAY-82	Cap. MARTINEZ V. Ten. HERRERA		DIVERSION	12:50	15:35	GRA-MLV-GRA		01054
57	15-MAY-82	Cap. GONZALEZ 1ºTen. RONCONI		EXPLO. Y REC.	16:00	17:40	GRA-GRA		13268
58	16-MAY-82	Vcom. DE LA COLINA 1ºTen. BIANCO	TIFON	DIVERSION	17:30	20:00	CRV-MLV-CRV	2108	44417
59	17-MAY-82	1ºTen. BIANCO Ten. CASADO	POMO	DIVERSION	07:20	09:35	CRV-MLV-CRV	2110	44418
60	18-MAY-82	Ten. HERRERA Cap. MARTINEZ V.		DIVERSION	13:50	16:25	GRA-MLV-GRA		01055
61	18-MAY-82	Cap. BENZA 1ºTen. RONCONI		EXPLO. Y REC.	14:30	17:00	GRA-GRA		13269
62	19-MAY-82	Cap. MARTINEZ V. Ten. CASADO	MALO	DIVERSION	12:00	15:05	GRA-MLV-GRA	2124	01056
63	19-MAY-82	Cap. BUIRA Ten. FELICE		EXPLO. Y REC.	15:55	17:15	GRA-GRA		01044
64	20-MAY-82	1ºTen. BIANCO Ten. FELICE		EXPLO. Y REC.	10:10	18:55	CRV-CRV		13254
65	20-MAY-82	Cap. BENZA 1ºTen. RONCONI	BOMBO	DIVERSION	18:40	20:55	GRA-MLV-GRA	2130	13270

SECRETO

7

CERTIFICACION DE VUELO EN EL T.O.S.

Nº DE ORDEN	FECHA	TRIPULACION	INDICATIVO	TAREA	DEP. HORA	ARR. HORA	VUELO POR	O.F.Nº	PLANILLA FAA Nº DE SERIE A
66	20-MAY-82	Cap. MARTINEZ V. Ten. CERCEDO	TIFON	DIVERSION	19:30	21:10	GRA-MLV-GRA	2133	01057
67	21-MAY-82	Cap. BUIRA Ten. CABALLERO	PUA	EXPLO. Y REC.	09:50	11:40	GRA-GRA	2142	01045
68	21-MAY-82	Cap. ARQUES Cap. PANE	PUA 1	DIVERSION	11:30	13:50	CRV-MLV-SCZ	2138	13254
69	21-MAY-82	1ºTen. JURI Ten. CERCEDO	PUA 2	DIVERSION	11:30	13:50	CRV-MLV-SCZ	2138	444419
70	21-MAY-82	Cap. MARTINEZ V. Ten. CASADO	PONCHO	DIVERSION	11:30	13:20	GRA-GRA	2139	01058
71	21-MAY-82	Vcom. DE LA COLINA Ten. FELICE	RAYO	RETRANSMISOR	13:30	17:10	CRV-CRV	2140	44424
72	21-MAY-82	Cap. BENZA 1ºTen. RONCONI		GUIADO	13:50	15:40	GRA-MLV-GRA	1193	13271
73	21-MAY-82	Cap. MARTINEZ V. Ten. CASADO	PONCHO	DIVERSION	16:05	18:05	GRA-GRA	2146	01058
74	21-MAY-82	1ºTen. JURI Ten. CERCEDO	FUEGO	DIVERSION	16:20	18:20	SCZ-MLV-CRV	2145	44419
75	21-MAY-82	Cap. ARQUES Cap. PANE		DIVERSION	16:20	18:20	SCZ-MLV-CRV	2145	13254
76	21-MAY-82	Cap. DESPIERRE 1ºTen. BIANCO		DIVERSION	21:20	24:00	CRV-MLV-CRV	2152	44420
77	21-MAY-82	Cap. BUIRA Ten. CABALLERO	PUA	EXPLO. Y REC.	21:25	23:35	GRA-GRA	2142	01045
78	22-MAY-82	Vcom. DE LA COLINA Ten. FELICE	CARDO	DIVERSION	00:05	02:35	CRV-MLV-CRV	2151	13254 (6)

20

SECRETO

CERTIFICACION DE VUELO EN EL T.O.S.

Nº DE ORDEN	FECHA	TRIPULACION		INDICATIVO	TAREA	DEP. HORA	ARR. HORA	VUELO POR	O.F.Nº	PLANILLA FAA 1[illegible] Nº DE SERIE A
79	22-MAY-82	Cap. Ten.	ARQUES CERCEDO	[illegible]	EXPLO.Y REC.	02:50	05:30	CRV-MLV-CRV	2153	44975
80	22-MAY-82	Cap. 1ºTen.	BENZA RONCONI		EXPLO.Y REC.	03:15	05:15	GRA-GRA		13272
81	22-MAY-82	Cap. Ten.	MARTINEZ V. CASADO		EXPLO.Y REC	05:30	06:55	GRA-GRA		01059
82	22-MAY-82	Cap. Ten.	BUIRA CABALLERO		EXPLO.Y REC.	13:40	14:45	GRA-GRA		13254 (7)
83	22-MAY-82	Cap. Ten.	BUIRA CABALLERO		EXPLO.Y REC.	14:50	15:55	GRA-GRA		13254 (7)
84	22-MAY-82	Vcom. Ten.	DE LA COLINA FELICE	PUA	DIVERSION	21:40	23:10	CRV-MLV-CRV	2161	13254 (6)
85	23-MAY-82	1ºTen. Ten.	BIANCO HERRERA	PUA	DIVERSION	00:30	02:35	CRV-MLV-CRV	2162	44977
86	23-MAY-82	Cap. Ten.	GONZALEZ O. CERCEDO	FENIX	DIVERSION	01:40	03:30	CRV-MLV-CRV	2162	44984
87	23-MAY-82	Cap. Cap.	ARQUES PANE	CARDO	DIVERSION	07:20	09:20	CRV-MLV-CRV	2172	44984
88	23-MAY-82	Cap. Ten.	MARTINEZ V. CASADO		EXPLO.Y REC.	08:10	09:30	GRA-GRA		01060
89	23-MAY-82	Cap. 1ºTen.	BENZA RONCONI		EXPLO.Y REC.	08:40	10:10	GRA-GRA		13274
90	23-MAY-82	Vcom. Cap.	DE LA COLINA DESPIERRE	RAYO	RETRASMISOR	13:05	18:20	CRV-MLV-CRV	2180	44425
91	23-MAY-82	1ºTen. Ten.	BIANCO FELICE	LORO	DIVERSION	14:00	16:40	CRV-MLV-CRV	2182	44977

SECRETO

CERTIFICACION DE VUELO EN EL T.O.S.

Nº DE ORDEN	FECHA	TRIPULACION	INDICATIVO	TAREA	DEP. HORA	ARR. HORA	VUELO POR	O.F.Nº	PLANILLA FAA 101 Nº DE SERIE A
92	23-MAY-82	Cap. BENZA 1ºTen. RONCONI	NARDO 2	COBERTURA	14:20	16:20	GRA-MLV-GRA	2183	13274
93	23-MAY-82	Cap. BUIRA Ten. CABALLERO		EXPLO. Y REC.	14:25	16:30	GRA-GRA		01037
94	23-MAY-82	Cap. ARQUES Ten. CERCEDO	NARDO 1	DIVERSION	14:30	17:00	CRV-MLV-CRV	2183	01424
95	24-MAY-82	Vcom. DE LA COLINA Com. FERRI	PELO 1	DIVERSION	10:05	12:15	CRV-MLV-CRV	2200	44979
96	24-MAY-82	1ºTen. BIANCO Ten. FELICE	PELO 2	DIVERSION	10:05	12:15	CRV-MLV-CRV	2200	44988
97	24-MAY-82	Cap. MARTINEZ V. Ten. CASADO		EXPLO. Y REC.	10:05	12:15	GRA - GRA		13275
98	24-MAY-82	1ºTen. WILLIANS Cap. PANE	RAYO	RETRASMISOR	16:00	17:50	CRV-MLV-CRV	2203	01425
99	25-MAY-82	Cap. BENZA Cap. DESPIERRE		EXPLO. Y REC.	10:15	12:05	GRA-GRA		13276
100	25-MAY-82	Cap. MARTINEZ V. Ten. CASADO		DIVERSION	13:30	14:40	GRA-MLV-GRA		13254 (8)
101	25-MAY-82	1ºTen. WILLIANS Ten. CERCEDO	RAYO	RETRASMISOR	13:45	16:55	CRV-MLV-CRV	2214	01426
102	26-MAY-82	Com. FERRI Vcom. DE LA COLINA	MONO	DIVERSION	11:00	13:45	CRV-MLV-CRV	2215	44989
103	27-MAY-82	Cap. MARTINEZ V. Ten. CASADO		EXPLO. Y REC.	11:10	12:10	GRA-GRA		01065
104	28-MAY-82	Cap. BENZA Cap. DESPIERRE		EXPLO. Y REC.	10:50	12:50	GRA-GRA	1250	13254 (1)

22

92	23-MAY-82	Cap. 1°Ten.	BORZA RONCONI	MARZO 2	COBERTURA	14:20	15:20	GRA-MLV-GRA	2153	13274
93	23-MAY-82	Cap. Ten.	BUIRA [illegible]		ESCOL. Y REC.	14:25	15:30	[illegible]-GRA		04037
94	23-MAY-82	Cap. Ten.	[illegible] [illegible]RCEDO	MACHO 1	DIVERSION	14:30	17:05	CRV-MLV-CRV	2152	04424
95	24-MAY-82	Vcom. Com.	DE LA COLINA FLERI	[illegible] 4	DIVERSION	10:05	12:15	CRV-MLV-CRV	2200	40176
96	24-MAY-82	1°Ten. Ten.	BIANCO [illegible]	[illegible] 2	DIVERSION	10:05	12:15	CRV-MLV-CRV	2200	[illegible]
97	24-MAY-82	Cap. Ten.	MARTINEZ V. CASADO		ESCOL. Y REC.	10:05	12:45	GRA - GRA		13275
98	24-MAY-82	1°Ten. Cap.	WILLIAMS PANE	PATO	RETRANSMISOR	16:00	17:50	CRV-MLV-CRV	2203	01425
99	25-MAY-82	Cap. Cap.	BORZA DESTEFANIS		ESCOL. Y REC.	10:15	12:05	GRA-GRA		13275
100	25-MAY-82	Cap. Ten.	MARTINEZ V. CASADO		DIVERSION	12:30	14:[illegible]	GRA-MLV-GRA		13254 (9)
101	25-MAY-82	1°Ten. Ten.	WILLIAMS CERCEDO	PATO	RETRANSMISOR	13:45	16:55	CRV-MLV-CRV	2214	01425
102	26-MAY-82	Com. Vcom.	FLERI DE LA COLINA	MONO	DIVERSION	11:00	13:45	CRV-MLV-CRV	2215	41925
103	27-MAY-82	Cap. Ten.	MARTINEZ V. CASADO		ESCOL. Y REC.	[illegible]	12:10	GRA-GRA		03065
104	28-MAY-82	Cap. Cap.	BORZA DESTEFANIS		ESCOL. Y REC.	10:50	12:10	GRA-GRA	1250	13274 (7)

SECRETO



CERTIFICACION DE VUELO EN EL T.O.S.

Nº DE ORDEN	FECHA	TRIPULACION		INDICATIVO	TAREA	DEP. HORA	ARR. HORA	VUELO POR	O.F.Nº	PLANILLA FAA 1[illegible] Nº DE SERIE A
105	28-MAY-82	Cap. Ten.	GONZALEZ FELICE		EXPLO. Y REC.	18:20	19:50	CRV-CRV		01066
106	28-MAY-82	Ten. 1ºTen.	HERRERA BIANCO		EXPLO. Y REC.	18:20	19:50	CRV-CRV		44974
107	29-MAY-82	Cap. Cap.	VELASCO PANE	FUEGO	EXPLO. Y REC.	15:05	16:50	CRV-CRV	2431	44990
108	29-MAY-82	Cap. Ten.	GONZALEZ O. FELICE	TERO	DIVERSION	11:45	13:45	GRA-MLV-GRA	2232	44929
109	31-MAY-82	Cap. Ten.	GONZALEZ O. FELICE	TORO	EXPLO. Y REC.	12:50	15:20	GRA-GRA	2250	01423
110	01-JUN-82	Cap. Ten.	BENZA CASADO	LORO	DIVERSION	09:25	12:15	GRA-MLV-GRA	2262	44981
111	01-JUN=82	Cap. Cap.	VELASCO PANE	NIDO	DIVERSION	10:30	12:45	GRA-MLV-GRA	2263	01068
112	01-JUN-82	Vcom. Com.	DE LA COLINA FERRI		EXPLO. Y REC.	15:20	18:15	GRA-GRA	2265	01427
113	02-JUN-82	1ºTen. Ten.	JURI CABALLERO	LORO	DIVERSION	15:30	17:55	CRV-MLV-CRV	2272	13254 (3)
114	02-JUN-82	1ºTen. Cap.	WILLIANS DESPIERRE	PERRO	DIVERSION	15:30	17:30	CRV-MLV-CRV	2273	01429
115	03-JUN-82	Cap. Cap.	PANE VELASCO	PUA	DIVERSION	11:25	13:10	GRA-MLV-GRA	2283	01070
116	03-JUN-82	1ºTen. Ten.	JURI HERRERA	PANCHO	DIVERSION	11:35	13:55	GRA-MLV-GRA	2284	44983
117	05-JUN-82	Cap. Ten.	BURRA CERCEDO		EXPLO. Y REC.	10:15	12:25	CRV-CRV		01430

SECRETO



CERTIFICACION DE VUELO EN EL T.O.S.

Nº DE ORDEN	FECHA	TRIPULACION	INDICATIVO	TAREA	DEP. HORA	ARR. HORA	VUELO POR	O.F.Nº	PLANILLA FA... Nº DE SERIE A
118	05-JUN-82	My. FALCONIER Vcom. DE LA COLINA		EXPLO. Y REC.	13:35	16:25	CRV-CRV		44991
119	06-JUN-82	1ºTen. JURI Ten. HERRERA	NIDO	EXPLO. Y REC.	16:30	17:40	GRA-GRA	2308	01449
120	07-JUN-82	Vcom. DE LA COLINA My. FALCONIER	NARDO 1	DIVERSION	08:00	—	CRV-MLV	2309	DERRIBADO
121	07-JUN-82	1ºTen. BIANCO Ten. CASADO	NARDO 2	EXPLO. Y REC.	08:00	10:40	CRV-MLV-CRV	2309	44994
122	07-JUN-82	1ºTen. JURI Ten. HERRERA	PICA 2	DIVERSION	08:20	09:50	GRA-MLV-GRA	2310	44932
123	07-JUN-82	Cap. VELASCO Cap. PANE	PICA 1	DIVERSION	08:25	09:55	GRA-MLV-GRA	2310	01422
124	07-JUN-82	Cap. ARQUES Ten. FELICE		EXPLO. Y REC.	14:40	15:40	GRA-GRA		44932
125	08-JUN-82	Cap. GONZALEZ Ten. CERCEDO	PERRO	RETRASMISOR	09:10	14:10	CRV-CRV	2317	44995
126	08-JUN-82	Cap. ARQUES Ten. FELICE		DIVERSION	14:10	16:10	GRA-MLV-GRA	1291	44933
127	08-JUN-82	1ºTen. JURI Ten. FELICE	DIQUE	DIVERSION	17:30	20:20	GRA-MLV-GRA	2318	01073
128	09-JUN-82	1ºTen. JURI Ten. HERRERA		DIVERSION	14:45	16:20	GRA-GRA		13254

%

JUAN M. MARTINEZ VILLADA
Jefe Escuadrón ...

Aeromarket

Constitución del Escuadrón Fénix

La constitucíón del Escuadrón Fénix - Veteranos de Guerra - Asociación Civil surgió en la noche del 30 de abril de 1996, con el aporte de recursos económicos necesarios y suficientes, por parte de los señores miembros fundadores.

Nuestro nacimiento y reconocimiento ante la Ley, con personería jurídica por la resolución I.G.J. Nº 840, fue el 4 de septiembre de 1996 bajo el número de expediente 1622372/96.

Nuestros tres pilares fundacionales, los que se encuentran asentados en el objeto social de nuestros estatutos, básicamente, resumen a todos y son:

1. Que el tema Malvinas **no se olvide.**

2. Que los **caídos en combate no sean olvidados.**

3. Que se **mejore la calidad de vida de los veteranos y sus familias atendiendo a sus necesidades.**

De igual modo, y con el propósito de difundir algunos detalles, resulta oportuno conocer el **objeto social** de la Institución.

Esto es:

-Nuclear a todos aquellos ciudadanos, civiles o militares, que integraron el Escuadrón Fénix, en la Batalla Aérea de las Malvinas, en su calidad de pilotos, navegantes, responsables de las radicomunicaciones, mecánicos aeronáuticos, armeros y tripulantes en general, afectados a sus misiones estratégicas, en tareas de redespliegue, guiado de escuadrillas de ataque, distracción, abastecimiento, exploración y reconocimiento, búsqueda y salvamento, retransmisión de comunicaciones, transporte de cargas y pasajeros, informe meteorológico, patrullaje costero, fisura de lóbulos de radar enemigo, etc. etc., todas estas actividades acontecidas durante el enfrentamiento del Atlántico Sur, contra el Reino Unido de Gran Bretaña.

De igual modo, se pretenderá unificar a aquellos pilotos civiles o militares que no vivieron activamente la experiencia de Malvinas, y aunque no sean Veteranos de Guerra, adhieran plenamente a los principios fundacionales de la institución, revistando en carácter de socios activos.

Para todas aquellas personas fuera de la actividad aeronáutica, o relacionadas indirectamente con ella, de igual manera que la expresada para los socios activos, podrán integrar la Institución, pero en calidad de socios adherentes.

NÓMINA DE LOS PILOTOS CIVILES QUE INTERVINIERON EN EL ENFRENTAMIENTO DE MALVINAS E INTEGRAN EL ESCUADRÓN FÉNIX

Socios Fundadores

1- Alcobe, Pedro R. DNI. 4.894.056
2- Alegría, Roque G. DNI 7.375.493
3- Arrechea, Jorge B. LE. 5.229.892
4- Barreras, Norberto C. (P) LE. 6.637.719
5- Barreras, Norberto A. DNI. 13.782.127
6- Bertoglio, Robel E. LE. 4.847.849
7- Cáceres, Héctor L. DNI. 10.447.875
8- Cano, Florencio E. LE. 7.827.234
9- Cancrini, Miguel A. DNI. 4.526.324
10- Camps, Jaime R. DNI. 4.389.082
11- Collerone, Vicente DNI. 6.229.297
12- Davidoff, Constantino LE. 7.741.150
13- Delorme, Teodoro LE. 4.317.010
14- Ducuing, Marcelo E. DNI. 12.731.695
15- Ducuing, Sergio P. DNI. 13.877.380
16- Esnagola, Norberto DNI. 11.650.016
17- Ferrari, José María LE. 4.337.139
18- Gervai, Claudio J. E. DNI. 11.317.132
19- González, Lorenzo DNI. 8.229.890
20- González, Oscar L. DNI. 4.561.495
21- Harvey, Dennis J. LE. 3.898.735
22- Ibarra, Fausto G. DNI. 10.527.454
23-Nishimoto,Alejandro H. DNI. 11837.101
24- Mac Intyre, Alberto J. DNI. 8.236.506
25-Mana Maccagno,Lorenzo LE.6.413.262
26- Mantero, Aníbal O. LE. 4.389.963
27- Mariani, Rubén LE. 7.641.203
28- Martin Zanchez, José DNI. 93.480.681
29- Martinez, Jorge Aníbal LE. 7.595.848
30-Martini, Julio César DNI. 4.910.431
31-Mascarin, Angel DNI. 11.182.617
32- Matassi, Francisco Pío LE. 6.464.157
33- Meyer, Eduardo Néstor LE. 4.867.978
34-MolinaCarranza,Hipólito DNI.7.682.898
35- Miranda, Carlos L. LE. 7.713. 525
36- Laciar, Hugo LE. 8.608.207
37- Olguin, Restituto S. LE. 6.783.262
38- Pagliano, José Angel DNI. 5.376.811
38- Petroccello, Adrián M. LE. 4.868.264
40- Pignato, Aldo José DNI. 4.796.261
41- Pogrzebny, Carlos A. DNI. 4.523.874
42- Quarleri, Mario A. DNI. 7.754.074
43- Redonda, Julián LE. 4.516.976
44- Rodriguez, Carlos M. LE. 8.376.725
45-RodriguezUzal,Leónidas LE. 5.589.314
46-Santamaría Hugo A. DNI. 12.911.479
47- Saralegui, Pedro DNI. 4.781.127
48- Stewart, Carlos A. DNI. 7.595.131
49- Vázquez, Américo B. DNI. 5.957.312
50-Villaverde,Francisco D. DNI. 8.476.529
51- Withington, Allan C. LE. 2.964.523
2- Zungri, Carlos A. LE. 7. 728.730

25



Grageas Aeronáuticas

Medio siglo de AIRCOM, la Meca de la aviación civil argentina

Al internarnos en el presente año 1997, lo hacemos con expectativas un tanto singulares: Transitamos raudamente hacia el final de siglo y del milenio, sobre un período anual que se vaticina como de cierta prosperidad, según índices económicos. El optimismo nos permite augurar un lapso de prosperidad y cambios para la Aviación Civil Argentina, que inscribirá páginas relevantes de su historia con sucesos que cimentarán con solidez su ansiada e indiscutida identidad.

Pero el acontecimiento que coronará la presencia de la Aviación Civil Nacional en la Argentina, serán los cincuenta años de vida de AIRCOM S.A., léase, aeropuerto Don Torcuato, lo que hemos dado en llamar con la solemnidad del caso, **la MECA de la Aviación Civil Argentina**, es decir, el imponente templo de las alas civiles nacionales, que tiene los blasones suficientes para representar a toda la aviación que no es militar, dicho esto sin menoscabo de la aviación castrense.

En este 1997, tan especial, pilotos, empresarios, profesionales, amigos y simpatizantes, ligados por distintos motivos a la aviación argentina, sin exclusiones, nos sentimos convocados a recordar con euforia que el 26 de agosto de 1947 nació AIRCOM S.A., como fruto de una vigorosa iniciativa aeronáutica de Roberto Dionisio Laplace junto a un grupo de entusiastas empresarios, hombres que supieron aglutinar voluntades y destinar recursos para fundar esta empresa totalmente privada que hoy, a medio siglo vista, se erige como exponente cabal de la potencialidad aeronáutica privada. .

Quienes sabemos el significado que tiene para un país moderno la aviación en sus dstintas manifestaciones, somos los designados y comprometidos ineludibles a rendir con veneración el homenaje con el merecido realce que la trascendente fecha impone. No nos conformaremos con el breve simple acto recordatorio de un día, como solemos hacerlo, sino la participación de todos quienes nos sentimos adheridos a esta aviación nacional, dispuestos a congregarnos en una majestuosa concentración aérea rodeando con algarabía los muros imaginarios de esta **MECA** aeronáutica que proclamamos, metáfora de la

que nos valemos como exaltación del privilegio ses pueden disfrutar.

El medio siglo de existencia de AIRCOM S. ante el país y el mundo, con la fuerza de nues- homenaje encierra primordialmente gratitud y re- danía en general.

Almanaque que sabe a historia

La empresa Depetris, Antih S.A. todos los a medio aeronáutico almanaques con motivos que

Para este año 1997 nos sorprendió con la dist- puesto de tres láminas a color, en papel ilustraci- utilizados en proezas aéreas por pilotos argentir

En la lámina número uno aparece el hidroavi- fuselaje *"Provincia de Buenos Aires"*, que el 26 c- trame iniciaron el intento de dar la vuelta al mun- Japón donde debieron abandonar por desperfect-

La lámina dos fue destinada al avión Cessna : gentino Miguel Lowler FitzGerald unió entre el 6- Buenos Aires sin hacer escalas, volando 48 hora-

Por último en la hoja número tres vemos un L invertido, con el que el 5 de noviembre de 1940 Germanó batió el récord mundial de "loopings" re do 960 de estas maniobras sin interrupción.

Las máquinas que nos presenta el almanaque dos de hazañas de compatriotas pilotos argenti previo para que se incorporen en las páginas de

Deplorable estado del aeródromo La Plata

Es vox populi que nuestros aeródromos y aero- momento no acorde con la importancia de la avi do de la gran mayoría de ellos no sólo en lo que s tal, falta de asientos para los pax, sin luces, baños Vemos desde un ángulo operativo y que hace a más grave si entramos a analizar servicios contr mental técnico, etc. que carecen en torres de cont dos, avance de malezas, ausencia de señalamien tras ediciones mensuales. Pero lo mencionado y el aeródromo La Plata. En él se encuentra la repr tales. Una, Fuerza Aérea; la otra es la repartición Aires y la tercera es el Gobierno de la Provincia c

Fuerza Aérea tiene destacado 26 empleados d firman su asistencia y se retiran. La torre de contr rieda[illegible] de los equipos transceptores, grabadoras, verg[illegible]za que lo que fuera el aeropuerto de la c esta imagen de precariedad, desidia y abandono.

Buenos Aires, 10 de Setiembre de 1996.

Sr. Director de Estudios Históricos
Com (R) D. Ricardo Queliet

De mi mayor consideración:

En relación con las actividades de vuelo del Agente Hipólito Belisario Molina Carranza, y su vinculación con el Escuadrón Fénix convocado para la Batalla por Malvinas en el año 1982, informo:

1) Personalmente desconozco la actividad desarrollada por el mencionado Agente. Sin embargo, debo aclarar que, para las fechas citadas por el mismo, (13, 14 y 18 de Mayo de 1982), ya había sido destinado a la BAM Santa Cruz, donde me encontraba realizando un acelerado curso de habilitación en IA 58, por orden del Cmte de la FAS, a mi solicitud.

2) Acompaño fotocopia de la documentación original, que obra en mi poder, en la cual figuran los integrantes de las dotaciones que iniciaron las operaciones en el Escuadrón Fénix, en 1982.

3) No me consta que, posteriormente a mi traslado a la BAM SCZ, se hayan incorporado otros pilotos a las dotaciones iniciales del Escuadrón Fénix.

Salúdalo atentamente

CAP (R) JORGE LUIS PAEZ
E. AIR.79529

Silvio Mantovani

AGENTE N° 63.095 UNIV. CLASE I HIPOLITO BELISARIO MOLINA CARRANZA.

VUELOS REGISTRADOS

FECHA	DE	A	HORA	HORA	TIEMPO DE VUELO	MATRICULA	OBJ.
14/ 05/ 82	PAR	PAR	11:00	12:10	01:10		ILS (1) ADC (3) AMD(2)
14 /05/ 82	PAR	PAR	19:20	20:05	00:45	TC - 35	ILS(2) ADF (1)
13 /05/ 82	PAR	PAR	12:00	12:20	00:20	TC - 34	
18 /05/ 82	PAR	BCA	08:00	11:45	03:45		
18 /05/ 82	BCA	TRE	13:00	16:30	03:30		

- INFORMACION SUMINISTRADA POR SUBOFICIAL NUÑEZ (29-08-96)

DESTINO DURANTE EL CONFLICTO

- DPTO MALVINAS DE LA D.G.P. INFORMA QUE PERMANECÍA AL ESC. FENIX.

Com. E. [illegible]

Sr. Comodoro
Quedo atento por cualquier requerimiento (RH 4754)

BUENOS AIRES, 09 de octubre de 1991.-

OBJETO: Referente propuesta cargo asesor "AD HONOREM".

AL COMANDANTE DE OPERACIONES AEREAS.

1. De acuerdo con lo propuesto por el señor Comandante de Operaciones Aéreas, informo:

1o) Me sentiría muy honrado en aceptar el cargo de asesor "AD HONOREM" para colaborar en la eficaz utilización de los medios aéreos civiles, en caso de conflictos bélicos, así como también en la planificación y ejecución de Operaciones Aéreas Especiales con Formaciones Especiales Fénix.

2o) Los antecedentes existentes, de los años 1978 y 1982, denuestran la importancia de este aspecto de la guerra aérea, que posiblemente debido al escaso conocimiento que de él se tiene, no ha sido justamente valorado.

3o) Considero mi obligación destacar la importancia del interés demostrado por el señor Comandante de Operaciones Aéreas al prever con anticipación y durante un período de paz; sin conflictos inminentes a la vista, la organización de las Formaciones Especiales "Fénix", porque significa un avance respecto a las situaciones anteriores.

4o) Sin embargo, debo señalar que personalmente opino que deberá existir solamente un embrión mínimo, durante los tiempos de paz, cuyas funciones serán:

a) Recopilar y actualizar información y documentación.

b) Establecer un nexo de unión específico, apto y consustanciado con la tarea, entre el Comando de Operaciones Aéreas y los probables integrantes de las futuras Formaciones Especiales "Fénix".

c) Elaborar la documentación adecuada y pertinente, que deberá ser la mínima posible, teniendo en cuenta que tendrá que ser compatible con la eficiencia operativa, y con el carácter secreto y/o confidencial del conjunto.

5o) En otras palabras, lo remarco, la organización administrativa debe ser reducida al mínimo, para permitir la ejecución eficaz, y oportuna, de las Operaciones Especiales.

6o) Mi opinión personal es que será casi imposible efectuar Operaciones Especiales si no se cuenta con la predisposición espiritual y profesional que permita conducir eficazmente una organización Especial, con métodos Especiales, lo cual necesariamente implica la aceptación de una extrema flexibilidad operativa, y un probable apartamiento de las vías ortodoxas, más comúnmente utilizadas por las Unidades Regulares.

7o) La realidad demuestra que no todos los hombres son aptos para actuar adecuadamente, en forma profesional y disciplinada, de modo que sea posible llevar a cabo con éxito este tipo de tareas especiales.

8o) Generalmente, la verdadera importancia de estas organizaciones sólo es admitida, y surge claramente, durante las guerras, porque el desarrollo de los conflictos demuestra la auténtica capacidad de los beligerantes. Con la guerra, llega la hora de la verdad, para los hombres de armas y para las Naciones.

9o) No obstante, será un avance dotar a ese Comando de Operaciones de la Organización embrionaria que describí en los párrafos anteriores (la mínima posible), para lo cual estimo que será conveniente designar a una persona con prestigio que reúna las características personales y profesionales necesarias para esa tarea, durante la paz. Personalmente considero que no sería el hombre adecuado para cubrir ese cargo, actualmente, porque estamos en tiempos de paz.

10o) En caso de futuros conflictos bélicos, reitero mi solicitud para ser convocado, según Art 61, a cargo de la planificación y ejecución de las Operaciones Aéreas Especiales que se lleven a cabo en las Formaciones Especiales Fénix, o en otro tipo de organizaciones similares.

Capitán (R) JORGE L. PAEZ ALLENDE
(E.AIR 79529)

BUENOS AIRES, 13 de diciembre de 1990

AL COMANDANTE DE OPERACIONES AEREAS

1. De acuerdo a lo propuesto por el señor Comandante de Operaciones Aéreas, adjunto elevo fotocopias de los informes sobre las "Unidades Aéreas Especiales" o "Escuadrones Fénix" , que desde 1978 han planificado operaciones aéreas militares utilizando aeronaves civiles, con el objeto de potenciar la capacidad bélica de la Fuerza Aérea Argentina.

2. El concepto de la creación de estas "Unidades Aéreas Especiales" o "Escuadrones Fénix" consiste principalmente en : "optimizar el empleo operativo del personal y material civil, como así también el personal retirado de las FF.AA., de Seguridad y Policiales, asumiendo características diferentes según el teatro de operaciones y/o el tipo de misión".

3. Estos recursos han sido escasamente utilizados por las FF.AA., salvo el empleo efectuado por la Fuerza Aérea Sur, en 1982, durante la batalla por el Archipiélago Malvinas.

4. Los primeros antecedentes de estas formaciones especiales en nuestro país se deben a la iniciativa personal del señor Brigadier (R) D. Gilberto H. OLIVA , quien me requirió colaboración para crear, organizar y conducir en combate a una "Unidad Aérea Especial" debido al conflicto por cuestiones limítrofes entre Argentina y Chile, que provocó una crisis a fines del año 1978.

5. Durante 1979 , el entonces Comandante de Operaciones Aéreas, Brigadier D. Jesús O. CAPELLINI, me ordenó que informara por escrito acerca de lo realizado.

6. El 21 de febrero de 1979 elevé un informe titulado "Situación Unidad Aérea Especial" , cuya fotocopia adjunto como Apartado 1.

7. El mencionado informe contiene, además, algunas sugerencias que considero pueden ser útiles para realizar previsiones.

8. Durante años anteriores las sugerencias han sido "congeladas", en los hechos, posiblemente debido a las siguientes causas:

a) La superioridad consideró que, debido a la situación política y militar existente, la difusión de conceptos operativos utilizados en los escuadrones Fénix, podría resultar peligrosa en caso de ser asimilados por organizaciones de delincuentes subversivos, o comunes.

./

./

b) Aunque la mayoría de las medidas sugeridas no demandan erogaciones significativas, han existido "razones presupuestarias" que las impidieron.

c) Falta de auténtico interés por el tema, debido a diferentes causas o motivos.

d) Desconocimiento de las verdaderas capacidades operativas que se pueden desarrollar.

9. Con motivo del enfrentamiento con Inglaterra en abril de 1982, fuí convocado por la Fuerza Aérea Argentina por tercera vez, desde 1976, fecha en que fuí pasado a situación de retiro obligatorio.

10. La iniciativa de convocarme en 1982 fue de los entonces señores Comodoro D. Knud Erik ANDERSEN y Enrique CARBO BERNARD, e inicialmente fuí destinado a prestar servicios en el Departamento Planes y Programas del Comando de Operaciones Aéreas, de acuerdo con el artículo 61 de la Ley 19.101.

11. Adjunto fotocopia del informe elevado con fecha 27 de noviembre de 1982, en el cual proporcioné algunos elementos de juicio respecto a las Unidades Fénix que actuaron con la Fuerza Aérea Sur (Apartado 2).

12. Asimismo, informo que durante los conflictos han existido posibilidades para efectuar diversas "operaciones especiales", a cargo de unidades del tipo "Fénix" que propuse llevar a cabo oportunamente , y que no contaron con la aprobación de la superioridad.

13. Considero que aún no es tiempo de dejar constancia escrita sobre ellas, porque en esas operaciones se involucraba a personas, instituciones y/o países , y por esa causa he considerado conveniente que permanezcan en mi archivo personal, bajo las designaciones siguientes :

a) F.T.78 (S.J.)
b) F.N.82
c) F.E.A. 1/82 y 2/82
d) F.E.A. (E.-A.) 3/82 (H)
e) F.T.82 (BR.)

14. Existe una amplia gama de posibilidades operativas cuando es posible utilizar las ideas, la imaginación y la decisión. Otros países han utilizados estos recursos con éxito , y/o están dispuestos a hacerlo.

15. El emblema "Fénix" que figura en el Apartado 3 lo diseñé en 1982, lo mandé construir y lo repartí a la mayoría del personal que perteneció al mismo.

16. Algunas aeronaves privadas que actuaron con la FAS lo llevan pintado en el fuselaje.

..//

..//

17. Adjunto fotocopia de las listas originales del personal y del material que actuó en 1982, como Apartado 4.

18. Tal como figura en el último párrafo del informe que se exhibe como Apartado 2, reitero mi solicitud acerca de que "se me tenga en cuenta para la próxima batalla".

CAP. (R) JORGE L. PAEZ ALLENDE
E. AIR 79529

ANEXO 1

FUERZA AEREA ARGENTINA
JEFATURA I - PERSONAL

BUENOS AIRES, 12 de Abril de 1982

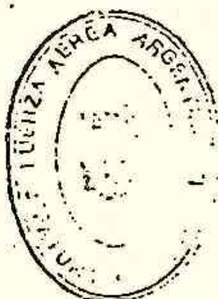
OBJETO: Comunicar

AL Capitán (R)
Jorge Luis PAEZ

POR DISPOSICION DEL JEFE I - PERSONAL

De acuerdo a lo establecido en el Artículo 61 de la Ley 19.101 (Ley para el Personal Militar), comunico a Ud. que deberá efectuar su presentación en la Jefatura I - Personal (Departamento Movilización y Reserva) - Oficina 148- Sector Rosa el día 13 de Abril de 1982 a las 08:30 horas, a prestar Servicios Militares como convocado al Departamento Planes y Programas del Comando de Operaciones.

Saludo a Ud. atentamente



Comodoro JUAN CARLOS PASINI
Jefe Departamento Movilización y Reserva

ANEXO 2

03-MAY-82

Co

BB-4998

032200

PRONOT. BUROCOT
EJECUT CRVOBJF
INFO: SCZCFAS

DE CAE: PROCEDA A HABILITAR DE INMEDIATO EN MATERIAL IA 58 A
CAP (RE) JORGE LUIS PAEZ ALLENDE PARA SU POSTERIOR
PRESENTACION EN BAM SCZ PARA TRASLADO AVION IA 58
SCZ-MLV.-BT

SRE BB-4998 032159

HELMUTH CONRADO WEISER
Brigadier Mayor

ANEXO 3

0 : 6049

(PP)

0 311630 MAYO 1982

BUEOCEM
FMAMAJF

SUSCRIPTO PRESTA CONFORMIDAD PARA QUE AL CAPITAN (R) D JORGE LUIS PAEZ M.I. 7.965.025 (E AIR), INCREMENTE EXPERIENCIA VUELO EN IA-58 EN AVIONES ESA AREA, SI ELLO NO INTERFIERE SUS PLANES ET.--

Dpto Planos y Programas

SRE 6049 311627

HECTOR RENE ROY
Jefe de Estado Mayor

ANEXO 4

COMANDO DE OPERACIONES AEREAS

BUENOS AIRES, 28 de junio de 1982.-

OBJETO: Elevar informacion y propuesta referente a Misiones de Exploración y Reconocimiento con aviones IA-58.

AL COMANDANTE DE OPERACIONES AEREAS

1. Las Operaciones Aéreas realizadas contra la Fuerza de Tareas enviada a MALVINAS por INGLATERRA, ha porporcionado experiencias a la Fuerza Aérea y puesto en evidencia aspectos operativos, logísticos, políticos, etc., que es necesario tener en cuenta a fín de realizar Planes de Mediano y Largo alcance que contemplen los distintos aspectos del equipamiento de las Unidades.

2. Asimismo es necesario tener en cuenta la modernización de los Sistemas de Armas, adecuándolos a las circunstancias políticos - militares en que se desarrollan los acontecimientos, aprovechar lo realizado con éxito hasta la fecha y tener en cuenta el futuro. Todas las fábricas del mundo tratan de mantener una política de producción coherente con lo realizado anteriormente y que a través de modificaciones y modernizaciones, contemplen las necesidades y posibilidades futuras. El HAWKER SIDDELEY "HARRIER" es un ejemplo.

3. Las características particulares del Teatro de Operaciones Sur, con predominio de acciones aeromarítimas y la existencia de un amplio litoral marítimo nacional, imponen un inmediato replanteo del avión de combate de fabricación nacional y del requerimiento operativo que oportunamente originó la actual serie en fabricación. Ha resultado particularmente notable la carencia de medios aéreos aptos para realizar varios tipos de misiones de combate, entre los cuales pueden citarse; exploración y reconocimiento ofensivo, lanzamiento de misiles, apoyo de fuego directo a las Fuerzas de superficie, etc.

4. De acuerdo con las experiencias recogidas durante el desarrollo de las hostilidades en el Teatro de Operaciones Sur, han resultado evidentes algunas capacidades del avión IA-58 "PUCARA" que pueden ser mejoradas teniendo como base el mismo tipo de aeronave.

5. El CENTRO DE ENSAYOS DE VUELO realizó vuelos de "Evaluación Rápida" de la versión IA-58 "BRAVO" equipada con dos cañones "DEFA" modelo 553, de 30 mm, entre el 05 Oct 79 y el 08 Nov 79, Legajo N° 114 - CEV.

///

///

6. La nueva versión "BRAVO" resultó con performances de vuelo inferiores a las de la versión "ALFA" debido a su mayor peso:

1°) Peso avión vacío IA-58 "A": 4010 kgs.

2°) Peso avión vacío IA-58 "B": 4409 kgs.

7. Esta diferencia en casi 400 kgs, se debe al mayor peso de los dos cañones de 30 mm, la munición completa para esos cañones y los refuerzos necesarios en el fuselaje del avión, al reemplazar los dos cañones Hispano Suiza de 20 mm.

8. A efectos de compensar el aumento de peso debido a la incorporación de los nuevos cañones, se puede eliminar también las cuatro ametralladoras de 7,62 mm en la versión "BRAVO". Con la incorporación de los nuevos cañones "DEFA" de 30 mm se obtendrá:

1°) Aumentar la potencia de fuego unitaria (de 2,8 kg/seg en la versión "ALFA", a 11 kg/seg en la versión "BRAVO"). Se acompañan otras comparaciones en el Anexo "ALFA".

2°) Mejorar la confiabilidad del armamento empleado. La operación en el combate del cañon "DEFA" de 30 mm demostró que es más confiable, por falta de interrupciones, que el cañon HISPANO SUIZA de 20 mm. El cañon "DEFA" incluye un instrumento que proporciona al piloto la información de la cantidad de munición que dispone a bordo para ser disparada, en todo momento. Además, posee rearme automático.

3°) Normalizar el abastecimiento de la munición de cañones de las aeronaves y el adiestramiento del personal de armeros que opera con las mismas, pués ese tipo de cañón que equipa a los M-III y M-V (poseen el mismo cañón, pero un modelo más anticuado).

9. La existencia del prototipo PUCARA "BRAVO" en el AREA DE MATERIAL "CORDOBA", posibilita el estudio de las modificaciones propuestas. Para esta versión fueron comprados TREINTA Y DOS (32) cañones "DEFA" de 30 mm actualmente almacenados en ésta AREA DE MATERIAL. Existen también gran parte de los utilajes necesarios para realizar la fabricación, los cuales no fueron utilizados debido a la cancelación del proyecto, por falta de requerimiento operativo.

10. Si la Fuerza Aérea contara con un Escuadrón Aéreo de Exploración y Reconocimiento, cuya dotación fuera de DIECISEIS (16) aviones IA-58 "PUCARA" "BRAVO" con las modificaciones propuestas, podrá cubrir una gama importante de las necesidades operativas en ese aspecto. Otros medios mas sofisticados completarán la misión.

11. En la actualidad puede considerarse que será posible asignar al Sistema de Armas "PUCARA" (modificado) las siguientes misiones:

1°) Exploración y Reconocimiento Ofensivo (sobre continente, la costa y los archipiélagos argentinos).

///

///

2°) Ataque a helicópteros, barcazas y buques con poca ó ninguna defensa u otros blancos pocos defendidos.

3°) Búsqueda y apoyo al rescate (puede efectuar el lanzamiento de equipos de supervivencia y/o contenedores con cargas hasta 1000 kgs).

4°) Sembrado aéreo de minas marítimas hasta 1000 kgs.

12. Para adaptar el IA-58 al cumplimiento de las Misiones propuestas anteriormente, se considera necesario introducir las siguientes modificaciones:

1°) Armamento:

a) Eliminación de las CUATRO (4) ametralladoras calibre 7,62 mm y los DOS (2) cañones de 20 mm, sus refuerzos y elementos auxiliares.

b) Instalación de dos cañones "DEFA" modelo 553, de 30 mm.

c) Instalación de una mira predictora SAAB similar a la que equiparará al avión IA-63. Como alternativa, podrá instalarse la mira que equipa al M-V DAGGER.

d) Instalación de filmadora sincronizada con armamento.

2°) Equipamiento de vuelo:

a) Cambio del altímetro barométrico por otro más moderno.

b) Instalación de radar altímetro y radar meteorológico.

c) Sistema de navegación VLF / OMEGA ó INERCIAL.

d) Comandos asistidos por servos (laterales), opcional.

e) Piloto automático (como mínimo que mantengan vuelo recto y nivelado).

f) Respondedor (con Modo C).

g) Central de datos aerodinámicos único para ambos puestos de pilotaje con salida de TAS.

3°) Modificaciones estructurales: deberá modificarse el sistema utilizado en el "ALFA".

a) Fuselaje: Deberá preverse la incorporación de los dos cañones "DEFA" de 30 mm, reduciendo al mínimo las modificaciones de peso y de aerodinámica del avión, compatibles con la seguridad, a efectos de no disminuir sus performances, se reconsiderará la necesidad del blindaje en ambos puestos de pilotaje, o en uno solo.

///

///

b) Tren de Aterrizaje (Rueda de Nariz): Sin el sistema de acople - desacople operado por el piloto. Deberá tener accionamiento automático. Se procederá al estudio exhaustivo de las causas del retraimiento en algunos accidentes (terrenos blandos). En caso de ser necesario, se rediseñará totalmente.

4°) Cabina de piloto (puesto trasero): se preverán tres posibilidades de utilización.

a) Puesto trasero completo, con asiento eyectable y doble comando.

b) Puesto trasero con asiento eyectable, e instrumental necesario para navegador - operador de radar de busqueda y sistemas de medidas y contramedidas electrónicas.

c) Puesto trasero vacío, ocupado por un tanque suplementario de combustible, incrementa aproximadamente 01:00 hora de vuelo.

5°) Otras modificaciones:

a) Deberá asegurarse el correcto control del trasvase de combustible (luces de aviso, liquidómetros, etc).

b) Deberá rediseñarse el panel de armamento sin cambiar su ubicación en el avión. permitiendo al piloto la utilización simultánea de las armas del avión.

c) Ventilación - calefacción - climatización: Deberá proveer con mayor confort a las tripulantes.

d) Deberá rediseñarse y/o reubicarse la palanca de apertur manual de EGA de cabina.

e) Deberá preverse la utilización de un sector del fuselaj como contenedor lanzador de bengalas y otros elementos pirotécnicos (anti-misiles).

f) Los equipos de comunicaciones a bordo serán reconsiderados.

g) Se estudiará exhaustivamente el sistema anti-hielo del avión.

13. Las modificaciones propuestas permitirán contar con una versión del Sistema de Armas IA-58 que cubrirá una gama de posibilidades operativas que otras aeronaves más veloces, y con otras performances, no estan en condiciones de cubrir. El reconocimient ofensivo con aviones de gran radio de acción, es una gama poco cubierta por las Industrias Aeronáuticas del mundo ó resulta muy onerosa su implementación.

///

///

14. Durante el año 1978, el avión PUCARA matrícula AX-03, realizó el vuelo desde CORDOBA hasta LE BOURGET (FRANCIA), utilizando la versión "Ferry" no publicada en manuales del avión, que le proporciona 10:40 horas de autonomía.

15. El cruce del Océano Atlántico, fue realizado desde RECIF con alternativa DAKAR. La aeronave estuvo equipada con radar, navegador inercial y respondedor. Su radio de alcance, para esa versió fue de 1850 millas náuticas. Luego, para otras presentaciones internacionales, se realizarón vuelos similares, con equipamiento electrónicos completos.

16. Ès importante destacar, también, el sentimiento de "guerra propia" que generó en la población civil, el hecho de la participación de un Sistema de Armas de diseño nacional, en las operaciones realizadas contra la Fuerza de Tareas Inglesa en las ISLAS MALVINAS.

17. Durante el conflicto con INGLATERRA, las misiones de Exploración y Reconocimiento, fueron efectuadas con aeronaves de todo tipo, incluídos HERCULES C-130 y aviones civiles desarmados con tripulación civil (convocados con grado de Alféreces).

18. Las aeronaves derribadas durante la ejecución de Misione de Exploración y Reconocimiento, fueron:

1°) UN (1) C-130 - Tripulación perdida.

2°) UN (1) Lear Jet - Tripulación perdida

3°) TRES (3) IA-58 - Tripulaciones recuperadas.

19. las modificaciones enunciadas proporcionarán mejoras al avión IA-58, en los siguientes aspectos:

1°) Mayor poder de fuego y radio de acción.

2°) Mayor capacidad para realizar operaciones diurnas y nocturnas con todo tipo de tiempo.

3°) Mayor confort y seguridad a la tripulación.

4°) Mayor confiabilidad en sus sistemas.

5°) Capacidad de realizar misiones de Exploración y Reconocimiento.

20. Algunas de las modificaciones propuestas para la versión "BRAVO" serán aplicadas en las aeronaves construidas según la versión "ALFA", para lo cual se consultará con las unidades Aéreas q registran experiencia en la utilización del avión: III Brigada Aérea, IX Brigada Aérea y Centro de Ensayos en Vuelo.

///

///

21. El suscripto solicita ser autorizado a participar en el asesoramiento y seguimiento de las sugerencias presentes, cualquiera sea su grado o situación de revista, a la finalización del conflicto con INGLATERRA, pues es necesario proporcionar continuidad a los objetivos para que se obtengan resultados satisfactorios.

Capitán JORGE L. PAEZ ALLENDE
(E Air - Diba 75001)

ANEXO "ALFA"

ESTUDIO COMPARATIVO DE LAS PERFOMANCES DE TIRO

DATOS COMPARATIVOS ENTRE EL ARMAMENTO DEL IA-58 PUCARA ALFA (CAÑONES DE 20 MM) Y EL IA-58 PUCARA BRAVO (CAÑONES DE 30 MM)

POTENCIA DE FUEGO UNITARIA (Kg/Seg)	A = 2,8 B = 11
POTENCIA TOTAL DE FUEGO (Kg)	A = 33,8 B = 75
POTENCIA EXPLOSIVA UNITARIA (Kg/Seg)	A = 0,308 B = 2,244
POTENCIA EXPLOSIVA TOTAL (Kg)	A = 3,64 B = 15,3
CADENCIA (Disparos/Seg)	A = 22 B = 44
RENDIMIENTO DE LA CONFIGURACION	A = 2,32 B = 4,93
CANTIDAD DE PROYECTILES (2 cañones)	A = 260 B = 300
PESO TOTAL DE LA CONFIGURACION (Masa 2 cañones + masa toda la munición)	A = 157 Kg. B = 310 Kg.

NOTA: Estos datos son extraídos del informe producido al Jefe del Area de Material CORDOBA. El día 29 ABR 80, por el Jefe del Grupo Fabricación, en cumplimiento de lo ordenado en el párrafo 11 inciso 6° de la Directiva N° 5 de fecha 8 ABR 80.

ANEXO 5

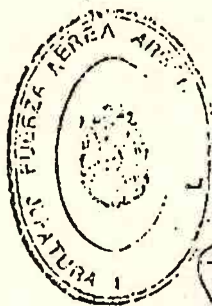
3500

281326 JUN 1982

BUEFEPV
MUITIGE

POR RESOLUCION DEL SEÑOR COMANDANTE EN JEFE DE LA FUERZA AEREA: CON FECHA 01 JUL 82 PROCEDERA A DESCONVOCAR PERSONAL INVOLUCRADO TERMINOS DECRETOS NROS. 688/82, 806/82, 807/82 Y 867/82 PUNTO EXCEPCIONALMENTE Y POR RAZONES ESTRICTAS DEL SERVICIO PODRA PERMANECER PERSONAL CONVOCADO INFORMANDO A ESTA JEFATURA I PERSONAL (DEPARTAMENTO MOVILIZACION Y RESERVA), NOMINA DE DICHO PERSONAL, JUSTIFICANDO POR EXPEDIENTE CAUSAS POR LOS QUE PERMANECERAN EN ACTIVIDAD BT

Brigadier JULIO CESAR DENGOLEA
Jefe I - Personal



Comodoro JUAN CARLOS PACINI
Jefe Departamento Movilización y Reserva

APARTADO 1

CAPITAN (R) JORGE LUIS PAEZ ALLENDE

COMANDANTE DE OPERACIONES AEREAS Bs.As., 21 febrero 79

SITUACION UNIDAD AEREA ESPECIAL.

1. Durante los últimos meses de 1978, debido al problema limítrofe con Chile, el Sr. Brigadier (R) D. GILBERTO HIDALGO OLIVA secundado por el Capitán (R) D. ENRIQUE EDUARDO WILKINSON y el Capitán (R) D. JORGE LUIS PAEZ ALLENDE, desarrollaron una serie de tareas condunentes a la organización de una Unidad Aérea Especial para el empleo militar ofensivo de aeronaves civiles. Este hecho, por iniciativa del Sr. Brigadier (R) D. GILBERTO HIDALGO OLIVA, fué realizado con el conocimiento del Sr. Comandante General de la F.A.A. Brigadier General D. ORLANDO RAMON AGOSTI.

2. Para ese fin se previó la utilización de las aeronaves bimotores que se mencionan a continuación:

1°) PIPER "AZTECA".

2°) BEECHCRAFT "BARON".

de los cuales existen en total, aproximadamente 140 aeronaves matriculadas en el país (sumando los dos tipos de avión).

3. Para operar las aeronaves, se cuenta con todos los pilotos civiles del país, en un número aproximado a 5.500 hombres sumando las patentes TLA, comerciales y privados que actualmente ejercen la actividad de vuelo (Dato del Gabinete Psicofisiológico del INMAE).

4. Para la conducción de la Unidad Aérea se contó con el siguiente personal militar:

1°) Brigadier (R) D. GILBERTO HIDALGO OLIVA (E.Air.).

2°) Capitán (R) D. ENRIQUE EDUARDO WILKINSON (E.Gen.).

3°) Capitán (R) D. JORGE LUIS PAEZ ALLENDE (E.Air.).

apreciándose la falta de un oficial retirado del Escalafón Técnico para completar la dotación del organigrama tentativo. Se estima como conveniente la inclusión del Capitán (R) D. GUILLERMO CEBALLOS (E.Tec.), quien cuenta con especialidad profesional, condiciones personales y disposición de ánimo voluntario necesario para la tarea.

5. Para la conducción de las escuadrillas de aeronaves civiles, se pensó en la posibilidad de solicitar a la superioridad la asignación de algunos oficiales retirados de la Fuerza Aérea, por ejemplo:

///

1°) 1er.Ten.(R) D. EXEQUIEL MARTINEZ (E.Air.).

2°) Teniente (R) D. HECTOR DIAZ (E.Air.).

3°) Teniente (R) D. ERNESTO GABOTO (E.Air.).

4°) Teniente (R) D. JORGE ZARLENGA (E.Air.).

5°) Teniente (R) D. CARLOS SISTER (E.Air.).

u otros oficiales retirados que voluntariamente se ofrecieran a volar en la Unidad Aérea Especial.

6. Asimismo, para mantener elevado el espíritu agresivo, que debe caracterizar a la Unidad, se previó la aceptación de algún personal civil (no pilotos), pero con conocimientos de diversas formas de combate personal, tiro terrestre, artes marciales, etc., quienes voluntariamente se ofrecieron a colaborar en la tarea.

7. En lo referente al personal, solamente queda el interrogante del personal de armeros, para la Unidad; se pensó en solicitar a la superioridad la asiganción de dos suboficiales armeros del Cuerpo Comando - Escalafón Técnico:

1°) Uno de la Subespecialidad Munición Explosivos y Propulsantes, quién tendrá a su cargo el Gel para la confección del Napalm, la máquina mezcladora del mismo, y el llenado de las carcazas de bombas de Napalm.

2°) Uno de la Subespecialidad Armamento Aéreo, quién armará los aviones y colocará las espoletas.

ambos suboficiales serán ayudados en sus tareas por personal civil voluntario que la Unidad designará oportunamente.

8. En cuanto al material de aviones de la Unidad, es posible la utilización de otras aeronaves que las mencionadas en párrafo 2, pero hasta el presente solamente se ha adaptado armamento en el PIPER AZTECA PA 23, y se piensa realizarlo en el BEECHCRAFT BARON, por las características de sus estructuras de fuselajes.

9. El día jueves 4 de enero, a las 11:55 horas, en la VII BRIGADA AEREA se realizó el lanzamiento de una bomba NAPALM de 100 Kgs. utilizando un avión PIPER PA 23 "AZTECA" matrícula LV-JGL, con asistencia del Jefe de Operaciones de la VII BRIGADA AEREA Comodoro D. ANGEL GUTIERREZ y del Vicecomodoro D. RICARDO VALENZUELA, del Departamento Investigación y Desarrollo. También ese día, Inteligencia de la Fuerza Aérea filmó el evento, del cual guarda una película en blanco y negro en el Edificio Cóndor.
El lanzamiento fué un éxito total y el avión utilizado se comportó en forma absolutamente normal. Piloto que efectuó el lanzamiento: Capitán D. JORGE LUIS PAEZ ALLENDE.

///

///

10. El lanzamiento fué realizado utilizando un gancho soporte de bombas diseñado por el Capitán D. JORGE LUIS PAEZ ALLENDE y construído por el señor LUIS DAMMNOTTI con elementos de circunstancias en el Taller DAMMNOTTI HNOS. y PLUS, de Don Torcuato.

11. La aplicación del gancho soporte de bomba fué ejecutada por los hermanos DAMMNOTTI, en el taller de su propiedad, en el avión PIPER PA 23 "AZTECA" LV-JGL, perteneciente a la sucesión JOSEFINA CELINA VICTORIA ALZAGA de SANCHEZ ELIA, previa autorización del Administrador Judicial señor ENRIQUE BOLSHAUSER.

12. Debido a la falta de existencia de elementos Lanzabombas en la F.A.A. la construcción del gancho soporte fué realizado por la Unidad Aérea Especial, utilizando chapa de hierro, hierros de construcción y tornillos totalmente standard y de existencia en el mercado local.

13. El accionamiento del sistema lanzador de bombas es manual, directo, y la construcción del mismo puede calificarse como: barato, confiable, sencillo, seguro, y de fácil fabricación en serie.

14. Actualmente se piensa practicar el vuelo y lanzamiento de 3 (TRES) bombas Napalm de 100 Kgs. desde el PIPER "AZTECA", con lo cual quedaría demostrada la posibilidad de utilización del mencionado avión en la versión 3 Napalm (de 100 Kgs. c/u.) por avión. La modificación del avión original es mínima e imperceptible, y demanda dos horas por avión (si se cuenta con el lanza bombas ya construído totalmente).

15. Como todas las bombas están colocadas debajo del fuselaje del avión, solamente quedan 5 cms. entre bomba y bomba, por lo cual el lanzamiento debe efectuarse una por una debido a la posibilidad de choque entre ellas, en caso de lanzarlas simultáneamente.

16. Se ha pensado, también en la fabricación de un "POD" conteniendo una ametralladora de 7,62 mm. con su munición, la cual podrá ser colgada en el lanza bombas central con accionamiento desde la cabina, por el piloto. En caso de concretarse su fabricación, puede utilizarse la versión 2 Napalm de 100 Kgs. más una ametralladora 7,62 mm. la cual el suscripto considera como la más conveniente para ataques a OO.MM. enemigos.

17. La Unidad Especial puede estar capacitada para realizar un gran número de misiones diarias por avión, debido a su falta de problemas en lo relativo a:

1°) Estado de los aviones.

2°) Stock de repuestos existentes.

3°) Personal de mecánicos idóneos.

4°) Tripulaciones de pilotos civiles

///

Se ha estimado como posible la realización de hasta 7 (SIETE) misiones diarias por avión.

18. La Unidad tiene como factores que pueden limitar su capacidad operativa, en lo relativo a la cantidad de misiones diarias, los siguientes factores.

1°) Abastecimiento de combustible (nafta 100/130 octanos).

2°) Abastecimiento de GEL, carcazas de 100 Kgs. y espoletas.

19. El resto de los problemas logísticos serán resueltos en el momento por la Unidad, sin dependencia de la F.A.A. (alojamiento, racionamiento, apoyo técnico, seguridad, transporte y comunicaciones), salvo lo expresado en párrafos 4 y 6, relativo al Oficial Jefe del Escalafón Técnico, y los armeros especialistas, y a algún equipamiento mínimo que podrá ser provisto por la F.A.A., haciendo las previsiones pertinentes.

20. También se ha previsto que será necesario solicitar a la superioridad la provisión de 2 (DOS) máquinas mezcladoras de Napalm en servicio, y los elementos accesorios de éstas para cumplir la tarea.

21. Si se desarrrollara el POD con la ametralladora 7,62 mm., será necesario prever la munición y el personal para proporcionar mantenimiento a éste material.

22. Respecto al estado de apresto de la Unidad, puede decirse que no es necesario, salvo que la superioridad prevea conflictos internacionales próximos o inminentes. En tal caso, será suficiente contar con los oficiales mencionados en párrafo 1, quienes podrán poner en marcha lo necesario para ejecutar la tarea.

23. Para tal fin, será conveniente prever la dopción de una serie de medidas que se enumeran en hoja aparte, como "ACCIONES RECOMENDADAS" (fojas 6 y 7).

24. Respecto a la instrucción de los pilotos civiles, no se considera necesario impartir ninguna, debido a las características del material de armamento que se utilizará. También debe tenerse en cuenta que es una instrucción especializada que no conviene proporcionarla por razones de seguridad interna. Llegado el caso estará a cargo del Capitán (R) D. JORGE LUIS PAEZ ALLENDE, en la parte Instrucción de Vuelo y Tiro Aéreo.

25. El resto de los escalones, Base y Técnico, estarán a cargo de los Capitanes WILKINSON y CEBALLOS, respectivamente.

///

///

26. Al respecto, el Capitán (R) D. ENRIQUE EDUARDO WILKINSON ya cuenta con gran parte de su tarea de planificación resuelta, en lo relativo al personal y material que serán necesarios.

27. La Unidad Aérea está concebida desde sus orígenes en la utilización de medios no convencionales, con técnicas no convencionales y desde aeródromos que habilitará oportunamente, según las circunstancias. Lógicamente, deberá existir un nivel de coordinación con el resto de la F.A.A., y dependencia del Comandante del Teatro, o quien la superioridad considere necesario, pero debe preverse que en operaciones reales será todo lo autónoma e independiente que sea posible, a fin de no entorpecer las actividades de las Unidades de la Fuerza Aérea, y de no menguar la presión a ejercer sobre el enemigo durante el combate.

28. La Unidad estará capacitada para ejercer las operaciones aéreas de:

1º) Interdicción: En el territorio enemigo destruyendo vehículos de todo tipo e instalaciones (3 NAP o 2 NAP y 1 AMT).

2º) Apoyo de fuego directo: Por sus características, la bomba de 100 Kgs. de Napalm puede utilizarse contra blindados con éxito (2 NAP 1 AMT).

3º) Contribución al logro de Superioridad Aérea: Será posible el ataque a aviones de combate en tierra cuando no estén defendidos por Artillería Antiaérea o cuando lo estén escasamente (2 NAP 1 AMT).

4º) Transporte:

a) de pequeñas unidades de comandos, al territorio enemigo.

b) de personal propio del Escuadrón (evacuación).

c) de abastecimiento; a propia tropa en territorio enemigo (pequeñas cantidades).

5º) Búsqueda y Salvamento: de las tripulaciones propias, en territorio enemigo, en operaciones de rescate.

29. Cada oficial retirado de la F.A. que ha sido mencionado en los párrafos anteriores, está perfectamente imbuído del espíritu que debe primar en los hombres que donduzcan a la Unidad, y todos tenemos exacta noción de la inferioridad del material aéreo que disponemos, relativamente comparado con los aviones de combate, pero también somos conscientes que es precisamente el ESPIRITU de los combatientes quien define las acciones, independiente de las aeronaves y los medios materiales que se dispongan.

///

///

30. Asimismo, es importante destacar que, durante los últimos meses de diciembre de 1978, la Unidad ha contado con el ofrecimiento voluntario y entusiasta de personal civil de las mas diversas extracciones y profesiones que han puesto de manifiesto un espítitu aguerrido y valeroso. Muchos de ellos no podrían, quizás, ser incorporados en las unidades regulares u ortodoxas de la Fuerzas, por distintas razones, y en tal caso la Nación en peligro no podría aprovechar la capacidad de esos ciudadanos para combatir.
La Unidad cree poder proporcionar un lugar en el combate a todo ese personal incrementando así, en definitiva, el poder ofensivo de la F.A.A., sin interferir el normal desenvolvimiento de las actividades de ésta.

Capitán (R) D. JORGE LUIS PAEZ ALLENDE

ACCIONES RECOMENDADAS

1. Proporcionar nivel orgánico y designación a la Unidad (por ejemplo: Escuadrón "FENIX" o Escuadrón "CERO").

2. El Comando de Regiones Aéreas deberá:

1°) Ordenar que todo el material de PIPER PA 23 "AZTECA" y BEECHCRAFT "BARON" existente en el país, sea afectado a la Unidad, en caso de movilización.
Es posible que también sean convertidos en aviones de ataque los PIPER NAVAJOS y los CESSNAS 310 (bimotores). En tal caso también podrán ser afectados a la Unidad, y deberá preverse que no sean destinados a otras tareas.

2°) Proveerá información actualizada sobre pilotos, aviones, etc. que la Unidad requiera.

3°) Preverá la inclusión de un breve cuestionario que será contestado y firmado por cada piloto civil, donde exprese su voluntad de realizar o no operaciones ofensivas en caso de movilizado.

3. El Comando de Personal deberá:

1°) Prever la convocatoria de los oficiales que se hacen cargo de la Unidad:

a) Brigadier D. GILBERTO HIDALGO OLIVA.

b) Capitán D. ENRIQUE EDUARDO WILKINSON.

c) Capitán D. GUILLERMO CEBALLOS.

d) Capitán D. JORGE LUIS PAEZ ALLENDE.

2°) Prever la convocatoria de los oficiales Jefes de Ella. en situación de retiro que se detallan a continuación:

a) 1er.Ten. D. EXEQUIEL MARTINEZ.

b) Ten. D. HECTOR DIAZ.

c) Ten. D. ERNESTO GABOTO.

d) Ten. D. JORGE ZARLENGA.

e) Ten. D. CARLOS SISTER.

f) Todo otro oficial retirado que esté en condiciones psico físicas y desee hacerlo.

3°) Prever la asignación de dos Suboficiales armeros.

4°) Prever la movilización del personal civil de pilotos y otros que la Jefatura de la Unidad solicite.

5°) Prever la posible utilización de las instalaciones de Una BAM como punto de reunión e instrucción de la Unidad. En ese lugar se realizará la modificación de los aviones

///

Comando de Operaciones Aéreas).

4. El Comando de Material deberá:

1°) Proveer los elementos de apoyo que resulten necesarios para el cumplimiento de la misión.

2°) ordenará el almacenamiento de todo elemento en desuso de armamento, aviones, accesorios de armamento, miras, lanzabombas, etc., en un solo lugar y en condiciones adecuadas de conservación, para su posible utilización por parte de la Unidad.

3°) Proporcionará el apoyo y supervisión técnica en el diseño, construcción e instalación de armamento en aeronaves de dotación de la Unidad.

4°) Proverá la porvisión de elementos de toda índole que le sean requeridos para la Unidad, por el Comando de Operación Aéreas.

5. El Comando de Operaciones Aéreas deberá:

1°) Asignar el nivel orgánico y la relación de dependencia de la Unidad.

2°) Aprobar el modo de operación y planes de la Unidad.

3°) Determinar las tareas a realizar en tiempo de paz, en preguerra y en tiempo de guerra.

4°) Ordenar sean realizadas las previsiones de equipamiento de la Unidad:

a) Aeronaves (los aviones civiles mencionados y 1 Helicóptero)(modificaciones).

b) Armamento aéreo (fabricación en serie de los lanzabombas y los POD de AMT).

c) Armamento terrestre (1 Fal y 1 Escopeta por avión - 1 Pistola por persona).

d) Comunicaciones (2 BLU Terrestres y 2 VHF Terrestres).

e) Apoyo logístico (uniformes, y equipos personales, supervivencia).

5°) Solicitará a quién corresponda se efectúe el estudio y resolución de la situación legal y jerárquica del personal a convocar y/o movilizar, en tiempo y forma, a fin de cumplimentar las tareas emergentes.

6°) Preverá la posibilidadde movilización del personal de ofi-

///

///

ciales retirados, que conducen la Unidad, en el edificio sede del Comando de Operaciones Aéreas, a fin de actualizar la situación y previsiones al respecto.

Capitán (R) JORGE LUIS PAEZ ALLENDE

FENIX 1978 - VUELO DE PRUEBA

PILOTO VOLUNTARIO QUE VOLÓ EL 1º AZTECA EQUIPADO CON LANZABOMBAS EL DÍA JUEVES 04 DE ENERO DE 1979, EN EL LV-JGL, EN LA VII BRIGADA AÉREA - (MORÓN - PCIA. BS. AS.): <u>CAMPS RICARDO</u>

TE: 551-9565

LA TRIPULACIÓN ESTABA CONSTITUÍDA ASÍ:

<u>CAMPS RICARDO</u> (VOLABA EL PIPER)

<u>PAEZ JORGE</u> (ACCIONÓ LANZABOMBAS)

CAMPS FUÉ ELEGIDO PORQUE ESTABA MUY AL TANTO DE LA OPERACIÓN NORMAL DEL PA-23 "AZTECA", PORQUE VOLABA UNO DE ELLOS.

YO NO SABÍA PONER EN MARCHA.

M. R.

APARTADO 2

BUENOS AIRES, 27 de setiembre de 1982.-

OBJETO: Elevar Informe.

AL JEFE DEL DEPARTAMENTO PLANES Y PROGRAMAS DEL COMANDO DE OPERACIONES AEREAS

1. Elevo al señor Jefe el presente expediente a efectos de informar respecto a las actividades realizadas por el suscripto durante el período en que fuera convocado a prestar Servicios Militares al Departamento a sus órdenes, debido al Conflicto Bélico ocurrido entre nuestro país y el Reino Unido de la Gran Bretaña, con motivo de la recuperación del Archipiélago Malvinas por las FFAA Argentinas el día 02 Abr 82.

2. El suscripto fué convocado el día 12 Abr 82, de acuerdo con lo establecido en el Artículo 61 de la Ley 19.101, mediante comunicación cuya fotocopia se adjunta (Anexo 1).

3. A partir de la fecha indicada, la tarea realizada por orden de la Jefatura del Departamento Planes y Programas, fué la PLANIFICACION, ORGANIZACION y EJECUCION de misiones con pilotos y aeronaves civiles privadas a efectos de còlaborar con la Fuerza Aérea Argentina durante las operaciones contra las Fuerzas Enemigas.

4. Durante el período comprendido ente el 13 Abr 82 y el 28 Abr 82, el suscripto realizó sus actividades en el Departamento Planes y Programas, en estrecha relación con los siguientes señores Oficiales: Comodoro D Knud Erik ANDREASEN (E Air), Vicecomodoro D Arnaldo Antonio PAGOTTO (E Air), Vicecomodoro D Carlos VELAZCO (E Air), Mayor D Dante ASLA (E Air), Mayor D Marcos MARTINEZ (E Air), Mayor D Juan J FALCONIER (E Air), Capitán D Héctor RITONDALE (E Air) y el Vicecomodoro(RE) D Juan M BEVERINA.

5. Hasta el día 28 Abr 82, se realizaron las tareas de:

1°) Determinación de las misiones a asignar al personal y a las aeronaves civiles a convocar.

2°) Selección de las aeronaves en base a sus características, performances y equipamiento electrónico a bordo.

3°) Reunión de información acerca de las aeronaves y pilotos.

4°) Selección del personal de pilotos que sería convocado.

5°) Determinación de las condiciones legales en que dicho personal y material sería incorporado a la FAA.

6°) Suministro de información limitada a las tripulaciones.

7°) Coordinación con el Departamento Movilización y Reserva para los trámites a realizar con las tripulaciones seleccionadas.

8°) Coordinación con la Dirección Nacional de Aeronavegabilidad y con la Dirección de Material para la ejecución de los trámites legales relativos al material aéreo.

9°) Confección de las órdenes de operaciones pertinentes.

6. El día 28 Abr 82, el suscripto se trasladó, en el avión HAWKER SIDDELEY HS-125 matrícula LV-ALW desde la VII Brigada Aérea a la IX Brigada Aérea donde efectuó su presentación al señor Comodoro D Tomás RODRIGUEZ (E Air), señor Comodoro D José JULIA (E Air), señor Brigadier D Roberto CAMBLOR (E Air) y señor Brigadier D Ernesto CRESPO (E Air), incorporándose al efectivo de la FAS, desplegada y en operaciones como Escuadrón "FENIX", con las aeronaves seleccionadas.

7. Las tareas realizadas por el Escuadrón "FENIX" fueron:

1°) Diversión: Realizando penetraciones hacia la flota para confundir al enemigo.

2°) Exploración y Reconocimiento: en forma visual y también utilizando los radares meteorológicos de a bordo con la ayuda de los equipos VLF.

3°) Retransmisores en vuelo: Durante la ejecución de los ataques de la Fuerza Aérea a la Flota Inglesa.

4°) Búsqueda y Rescate.

5°) Acompañamiento y guía: De aeronaves de combate hasta el archipiélago, utilizando los equipos de navegación VLF que equipan a los aviones civiles.

6°) Traslado de Comandos (Comandante de la FAS, etc).

7°) Traslado Operativos (tripulantes, mecánicos, armeros, etc).

8°) Transporte de carga en general: correo interbases y pasajeros toda índole.

8. No fué en vano el criterio adoptado al realizar la selección del material y del personal a convocar, puesto que se eligió a los mejores profesionales y a las mejores aeronaves. El suscripto entiende que las expectativas fueron plenamente satisfechas por todo el personal del Escuadrón "FENIX".

9. El alto grado de profesionalismo demostrado por todo el personal de pilotos y mecánicos convocados, unidos al gran espíritu de colaboración puesto de manifiesto obliga al suscripto a destacar la importancia de las tareas realizadas por los integrantes del Escuadrón "FENIX". Algunas de las misiones realizadas pueden califi

10. El suscripto, quien acompañó la ejecución de muchas misiones durante los primeros días, mientras estuvo a cargo, a efectos de comprobar la adaptación de las tripulaciones y las aeronaves a las misiones asignadas, considera justo destacar la tarea realizada por los tripulantes de las siguientes aeronaves:

1°) Lear Jet LR-35 matrícula LV-ALF: Teniente Edgardo ACOSTA, Alférez (ec) D Julían REDONDA.

2°) Mitsubishi MU-2/60 matrícula LV-ODZ: Alférez (ec) D Carlos A QUIROGA y Alférez (ec) D Eduardo MEYER, quienes acompañaron, respectivamente, a los M-V de la BAM "SAN JULIAN" y a los IA-58 de la BAM "SANTA CRUZ", cumplimentando la tarea enunciada en el párrafo 7 inciso 5°

11. Luego de algunos días de permanencia en la IX Brigada Aérea y ya iniciadas las hostilidades contra la flota, la incorporación a la FAS, del Escuadrón "FENIX", fué realizada asignándosele como Jefe al señor Comodoro D Ernesto FERRI (E Air), quién asumió su conducción con todas las responsabilidades, teniendo como colaboradores, a su mando, a los señores Vicecomodoro D Rodolfo Manuel de la COLINA, Mayor D Juan FALCONIER y Mayor D Roberto CARDOZO.

12. El día 02 May 82 el suscripto solicitó verbalmente al señor Jefe del Departamento Planes y Programas, autorización para volar aeronaves de combate, teniendo en cuenta que, para la conducción del Escuadrón "FENIX", se había designado personal con jerarquía e idoneidad suficientes para dar exitoso cumplimiento a las tareas. Tal solicitud respondió al íntimo y personal deseo del suscripto de realizar misiones ofensivas contra el enemigo, con aeronaves de combate, lo cual es coherente con toda su vida profesional, mientras estuvo en actividad.

13. La solicitud del suscripto fué aprobada al 03 May 82 por TXT N°4998 GHO: 032200, mediante el cual el suscripto se presentó a la BAM "SANTA CRUZ" para recibir la instrucción y habilitación en el material IA-58 (Anexo 2).

14. En la BAM "SANTA CRUZ", el suscripto recibió instrucción teórica y práctica en IA-58, en vuelos de doble comando y realizó el primer vuelo sólo en ese material.

15. Hasta el 26 May 82, el suscripto permaneció en esa BAM, a órdenes del señor Comodoro D Hugo GIANPAOLETTI (E Air), señor Vicecomodoro D Mario G SCIOLA, señor Mayor D Saúl COSTA (E Air).

16. Fueron instructores de vuelo los primeros tenientes MICHELOUD, ARGAÑARAZ y MARTINEZ CHAVES, pertenecientes a la III Brigada Aérea.

17. Luego de producido el desembarco enemigo en la Bahía de SAN CARLOS, y considerando que la falta de material de vuelo en la BAM "SANTA CRUZ" dificultaba la instrucción de vuelo del suscripto, solicitó autorización al señor Jefe de la misma para gestionar instrucción de vuelo en otra Unidad, donde el cumplimiento de temas de vuelo de instrucción no afectara el desarrollo normal de sus tareas.

18. Asimismo, el suscripto consideró, en base a su criterio profesional, que el avión IA-58 adolecía de varios defectos, algunos de los cuales podrían ser subsanados en el corto plazo y otros en el mediano plazo, por lo cual debería iniciarse sus modificaciones en forma inmediata, a efectos de mejorar sus capacidades operativas.

19. En tal sentido, el suscripto realizó consultas al respecto con los siguientes Oficiales:

1°) En CRV: Vicecomodoro D Rodolfo Manuel de la COLINA.
Vicecomodoro D Dante R BESACCIA.

2°) En BUENOS AIRES: Vicecomodoro D Eduardo J CANOSA.
Vicecomodoro D Arnaldo A PAGOTTO.

3°) En CORDOBA: Brigadier D Ramón BERASTEGUI.
Brigadier D Oscar J JULIA.
Vicecomodoro D Edgardo SALVATELLI.
Vicecomodoro D Ricardo EMBON.
Vicecomodoro D Nicolás KINDZERSKI.
Capitán D Víctor MULLER.

20. El día 31 May 82, previa aprobación verbal del señor Brigadier D Oscar JULIA, el suscripto solicitó autorización al señor Jefe del Estado Mayor del Comando de Operaciones Aéreas, señor Brigadier D Héctor Rene ROY, para continuar la realización de vuelos de instrucción en al Area de Material Córdoba, Centro de Ensayos en vuelo y con el propósito de colaborar con esa Area de Material en la realización de las modificaciones de las aeronaves IA-58.

21. El día 31 May 82, el señor Jefe del Estado Mayor del Comando de Operaciones Aéreas emitió Mje N° 6049 GHO: 311630, prestando conformidad a la sugerencia del suscripto (Anexo 3).

22. A partir de esa fecha el suscripto participó, asesorando al personal del Area de Material Córdoba, en la realización de modificaciones a las aeronaves IA-58, en forma inmediata.

23. A las aeronaves ya terminadas en la línea de montaje se le introdujeron las siguientes modificaciones:

1°) Quitarle el asiento eyectable al puesto trasero.

2°) Quitarle el instrumental, tablero y comandos al puesto trasero.

3°) Colocación de guardapolvos y otras protecciones en los orificios dejados por los elementos quitados, citados en los incisos 1° y 2°.

4°) Colocación de un taque suplementario de combustible en el puesto trasero.

5°) Estudio, diseño y confección de planos de un puente eléctrico para el tablero de armamento, a efectos de permitir el disparo simultáneo de las armas del avión.

6°) Refuerzo de la rueda de nariz.

24. También, inmediatamente, se comenzó:

1°) La revisión de las características del cañón DEFA de 30mm, a efectos de prever el reemplazo del cañón Hispano Suiza de 20mm.

2°) Reconsideración del abandonado proyecto PUCARA "BRAVO" en base a la nueva situación militar y de política internacional.

3°) Modificaciones de mediano y largo plazo.

Al respecto, el suscripto elevó al Comando de Operaciones Aéreas un informe con sugerencias el día 28 Jun 82, respecto al avión IA-58 (Anexo 4).

25. El día 11 Jun 82, siendo una realidad existente el IA-58 monoplaza y con tanque suplementario interno, con rueda de nariz modificada y tablero de armamentos acondicionado para el tiro simultáneo de todas las armas, el suscripto se presentó al Comando de Operaciones Aéreas a informar al respecto y sugerir verbalmente la organización de un Escuadrón Aéreo equipado con IA-58 modificados, y con pilotos voluntarios que se encontraban destinados en el Comando de Operaciones Aéreas y Unidades Aéreas.

26. Al respecto, debe mencionar que fueron voluntarios los señor Mayores:

1°) D Dante ASLA.

2°) D Jorge BARAVALLE.

3°) D Marcos MARTINEZ.

4°) D Juan Carlos PUY.

5°) Capitán D José BACAREZZA (EAM).

27. Debe tenerse en cuenta, al analizar el párrafo anterior, que la angustiosa situación militar en el archipiélago Malvinas, para esa fecha, justificaba plenamente el ofrecimiento patriótico realizado por esos distinguidos oficiales.

28. El suscripto informó al señor Vicecomodoro D Eduardo CANOSA y le solicitó asesoramiento por considerar que el mencionado Oficial reúne las condiciones de capacidad e idoneidad para la eficaz conducción de la unidad que deseaba proponer a la superioridad.

29. El Departamento Operaciones del Comando de Operaciones Aéreas ordenó al Vicecomodoro CANOSA y al suscripto realizar interrogatorios al personal de Fuerza Aérea que regresaba de DARWIN, luego de permanecer prisioneros del enemigo, a efectos de evaluar el comportamiento del enemigo y sacar conclusiones respecto de las operaciones de nuestras propias Fuerzas.

30. El sábado 12 y domingo 13 Jun 82, el suscripto concurrió a Ezeiza formando parte del equipo de Oficiales que, por órden del Comando de Operaciones Aéreas, realizaría preguntas a los Oficiales recientemente liberados.

31. Hasta ese momento, el espíritu que guiaba a todos los Oficiales que realizábamos los interrogatorios era: el de reunir información sobre nuestras operaciones y las del enemigo, para realizar las correcciones necesarias, en pos de la victoria militar.

32. Los días 14 y 15 Jun 82, el suscripto colaboró con el señor Vicecomodoro CANOSA en realizar el análisis de la información suminstrada por los señores Oficiales (ex prisioneros). Puerto Argentino ya se había rendido.

33. El suscripto regresó al Area de Material Córdoba a reunir información para confeccionar el informe sobre el IA-58 y a despedirse de los Oficiales del Centro de Ensayos en Vuelo.

34. Retornando a las oficinas del Departamento Planes y Programas, en el Edificio "Cóndor", confeccionó el informe elevado con fecha 28 Jun 82, que se adjunta como Anexo 4.

35. El suscripto fué desconvocado por TXT 3500 GHO: 281326, en forma general, junto con todo el resto del personal que fuera convocado (Anexo 5).

36. A partir del 01 Jul 82, se desempeña normalmente en su tarea como piloto de la línea DC-9 80 en AUSTRAL LINEAS AEREAS S.A.

37. El suscripto desea dejar expresa constancia que:

1°) Ha considerado un honor el haber sido convocado por el Departamento Planes y Programas del Comando de Operaciones Aéreas, para las circunstancias bélicas vividas.

2°) Será justicia agradecer formalmente al personal de pilotos y mecánicos que volaron en el Escuadrón "FENIX" y a las empresas propietarias de las aeronaves.

3°) Considera justo destacar a los pilotos mencionados en el párrafo 10 y al Teniente (ec) D Aníbal POGGI, por su desempeño como Comandante del avión HS=125 matrícula LV-ALW y al Alférez (ec) D Jimmy HARVEY, como Comandante del avión Lear Jet LR-24 matrícula LV-JTZ, ambos por su extraordinaria dedicación y empeño en la tarea común.

4°) El suscripto se ha desempeñado en distintos ámbitos y unidades de la Fuerza Aérea, con entera libertad, tratando de proporcionar el aporte más positivo que ha considerado conveniente, teniendo como único objetivo: el logro de la victoria militar sobre el enemigo.

5°) En todas las Unidades ha recibido apoyo, colaboración y demostraciones de confianza.

6°) La libertad de acción que los mandos han permitido al suscripto, rindió sus frutos en todo momento y no ha originado resultados negativos visibles, por lo cual considera totalmente acertada la solución, en éste caso.

7°) Agradece sinceramente la oportunidad proporcionada de ejercer la profesión militar y permanece a disposición para cuando la Patria le demande.

8°) Agradece, igualmente, el asesoramiento profesional suministrado por todos los Oficiales mencionados anteriormente y por el Capitán de Navío Miguel GRONDONA, en Comodoro Rivadavia y el Capitán de Corbeta Rogelio GARCIA LLANO, en el Departamento Planes y Programas, quienes fueron de gran utilidad en la planificación de nuestras misiones.

9°) Ha considerado un deber elaborar el presente informe, y mencionar a todos aquellos que han estado próximos al suscripto y que le han permitido trabajar con entusiasmo durante los trascendentes días de ABRIL, MAYO y JUNIO de 1982.

10°) Desea ser tenido en cuenta para la próxima batalla.

Capitán (RE) JORGE L PAEZ ALLENDE

APARTADO 3



1978 - 1982 - SiEMPRE

61

COM. PASSINI : MOVILIZACIÓN TEL 2582

NÓMINA ORIGINAL DE INTEGRANTES DEL "FÉNIX" –

ALOJAM.	AVION	MATRICULA	PROPIETARIO	DATOS DEL PILOTO
GAMELA YPF → int 638	HAWKER SIDDELEY Hs 125-700B VLF DOBLE	LV-ALW	YPF Pte Roque Saenz Peña 777	X Anibal Dante POGGI Rubén Dario 2686 Olivos M-797-8219 X Rubén Omar PEREZ Lavalle 491 Temperley – ROBERTO MARIANI [redacted] 613-6824
SJU	Lear Jet LR-35 VLF	LV-ALF	Loma Negra Roque Saenz Peña 636 TE 33-3021/0273	Edgardo ACOSTA Av Sta Fé 3071 12°"A" TE (M) 821-4922 Julían REDONDA Olazabal 2546 2°"9" TE 784-3108 541-5613
HOTEL AUSTRAL	Lear Jet LR-35 VLF	LV-ONN	Dahm Automotores Maipú 3557 Olivos TE 791-2473/2728	Jorge Mac INTIRE Artigas 262 Ituzaingo TE 624-5663 Arnoldo LOPEZ Pedro Goyena 1776 4° "B" TE 632-2090 295-0483
	Lear Jet LR-25	LV-OEL	Editorial Sarmiento TE 361-1001 1051 Int: 6643 Musante	Mariano SALOTTI Barbosa 1147 Morón Roberto PIGNATO (h) Oro 2195 Castelar TE 629-2356
GRA	Lear Jet LR-35 VLF	LV-OFV	Terrabusi SA San José 1060	Harris STWART Pirovano 916 Martinez TE 792-7703 Luis GARCIA Azcuénaga 1061 1°"5" TE 824-7996
	Lear Jet LR-25 VLF	LV-MMV	Bco de Italia y Río de la Plata	Roberto HARRIAGUE Julían Alvarez 2382 1°"3" 741-2445 Raúl GUEVARA España 668 San Isidro TE 743-9459 742-2255
MOR X(TÉC)X	Lear Jet LR-25 VLF	LV-MBP	Bco de Intercambio	Aldo José PIGNATO Oro 2195 Castelar TE 629-2356 Francisco VILLA VERDE Juan B Alberdi 1591 8 C
	~~Lear Jet LR-24 VLF~~	~~LV-LRC~~	~~Gobernación de Tierra del Fuego~~	~~Mario A MARCONCINI Monobl. K "3" (Ushuaia) TE (0964) 91144 Rodolfo M POURRAIN Dirección de Aeronáutica (Ushuaia) TE (0964) 91717.~~
AUSTRAL Hotel XA	Lear Jet LR-36 VLF DOBLE	LV-LOG	Bunge y Born 311-4535	X Francisco ARONCENA Elortondo 1109 San Isidro TE 747-4035 Emil WILLIANS Ruta 26 y Esquina (M) X Carue Ingeniero MASCHWITZ TE 0321-41663.

APARTADO 4

0321-41663 – 42225
449-8958

	Lear Jet LR-24 VLF	LV-JXA	Aeromaster TE 34-0051	Carlos MIRANDA Ecuador 159 Libertad Pcia Bs As TE 0220-41228 Pedro ALCOBE Lacarra 1920 Ituzaingo TE 624-3026 (HALCÓN?)
HOTEL AUSTRAL	Lear Jet LR-24	LV-JTZ	Orué SA Reconquista 1-16 TE 32-5989	Jimmy D HARVEY Dardo Rocha 500 Acasusso TE 792-2640 Mario QUARLERI Sixto Fernandez 785 Lomas de Zamora TE 244-8087
	CESSNA CITATION	LQ-TFM	Dirección de Fabricaciones Militares TE 772-8091/99 Int 144	Juan CROSA Olaguer 2449 Cap Fed TE 42-7613 Leonidas RODRIGUEZ Asunción 4387 3°"G" TE 50-9104
HOTEL AUSTRAL	CESSNA CITATION	LV-MMR	Automotores y Servicios TE 32-0555	Fernando PIÑEIRO General Roca 2483 Florida Bs As TE 791-4535 Miguel C GAMEN Caracas 1360 748-0471/1685
	CESSNA CITATION	LQ-MRM	Policía Federal	Oficial Principal CONCRINI. (Policía Federal)
HOTEL Y AUSTRAL	CESSNA CITATION VLF	LV-MGB	Massalin y Celasco TE 59-9105	Norberto A BARRERA - Norberto BARRERA (h) Carlos Pellegrini 2713 Martinez TE 798-5274 772-9920
	CESSNA CITATION	LV-LZR C-500 40 Hs Disponi-les	Arbol Solo TE 34-6443/2876	Hugo Silvio MERCANTE Solis 237 Quilmes TE 254-6769 Alfredo GARATTI Calle 64 N°258 La Plata TE 021-529731
	CESSNA CITATION	LV-MZG	Líneas Aéreas Sureñas	Vicente COLLERONE Melo 2426 Vte Lopez TE 795-2487 Adrían J GONZALEZ Corrientes 4280 3°"C".
Reserve Operativo	AEROSTAR 600 A	LV-LZW	Sidec SA Av Vergara 1850 Morón TE 629-1102/09	Aldo BERARDI Miller 4547 Saavedra TE 542-0636
	AEROSTAR 600 A	LV-MBZ	Angela Rosa Reconquista 585 Cap Fed TE 311-0869/0877	Alberto GABOTTO Av Libertador 1393 8°"A" Vte Lopez TE 41-8065 311-0869/0877 (M)
	AEROSTAR 600 A	LV-MDE	Enys SA Espeleta 1277 Martinez TE 792-3058/8016	Eduardo BINDAS Ayacucho 905 Florida TE 797-0295
	AEROSTAR 600 A	LV-MDH	Metalurgica Mellán Cas. Correro N°4 Ruta Panamericana Don Torcuato	José María FERRARIS Suipacha 995 Ramos Mejía TE 658-9611

63

	AEROSTAR 600 A	LV-MDM	Colloca SA Esmeralda 1888 TE 795-9065/0798	Claudio GERVARI Italia 1508 Florida TE 797-9668
	AEROSTAR 600 A	LV-MEE	Aeromaster Corrientes 415 Cap Fed TE 34-0051/56	Rodolfo GAVAGNIN Leiba 4320 3°"J" Cap Fed TE 854-7249
Des-operat.	AEROSTAR 600 A	LV-MEI	Schanchemayr Juan H Andrés Ferreira 4022 La Lucila TE 795-1888/4978.	Edgardo FERREIRA Castillo 549 11°"D" Cap Fed TE 771-9104
	AEROSTAR 600 A	LV-MEG	Radio Emisora Cultural LS-5 Arenales 2467 Cap Fed TE 824-1080/87	Carlos PROGRZEBNY Pampa 2219 5°"A" Cap TE 781-7068
	AEROSTAR 600 A	LV-MEJ	Yunque SA Carlos Pelegrini 739 5°Cap TE 392-6464/6195	Orlando BUSTELO (0641) 50134 San Juan.
	AEROSTAR 600 A	LV-MII	Barneco SA Roque Saenz Peña 570 4°Cap TE 34-4487/30-8488	Ricardo CAMPS Olleros 3058 Cap TE 773-9565
	AEROSTAR 600 A	LV-MSN	Acindar SA Paseo Colón 357 9° Cap TE 33-2194/1827	Jorge ARRECHEA Bogado 2381 Castelar TE 629-4072
	MU-2/60	LV-MOP	Banco Interfinanzas	Gonzalo GIL Luis M Campos 1248 5°"B" TE 772-2916
HOTEL AUSTRAL	MU 2/60 VLF	LV- ODZ	Vicente Robles SA Reconquista 585 4°TE 311-5339/5330/5374/75/76	x Carlos A QUIROGA Bernardo de Irigoyen 133 Castelar 629-1317 x TE 629-8447 - Eduardo MEYER Santa Fé 1636 Morón TE 629-7853 (629-0307)
HOTEL AUSTRAL CASINO OFIC	MU 2/60 VLF	LV- OAN	Sr Lorenzo SOTO (Ventes SA ó FIMBERG SA) Corrientes 539 TE 392-6145/7621	Pedro SARALEGUI Olazabal 4095 1°"6" Cap TE 51-7414 ZUNGRI CARLOS (1er Ten) (M)
	Lear Jet		x	MECANICOS Adrían PETROCELLO Mar Chiquita 3039 Castelar TE 624-8345
	CESSNA CITATION			Jorge MACEDA Remedio de Escalada 2901 6°"A" Cap Fed

	AEROSTAR			Marcelo Eduardo DUWING Edificio 5 12°"134" Barrio General Paz Villa Adelina La Matanza TE 652-9120
	HAWKER SIDDELEY			X Miguel Amallo ACOSTA SP (R) LE 6.490.395
Hotel Austral	METRO MERLIN III	LV-MRL	ASTILLEROS ALIANZA	1er Ten GONZALEZ LORENZO (M) 623-3266 ALF. RODRIGUEZ CARLOS 743-7879
Hotel Austral	AERO COMMANDER AC-69T	LV-LMU	CATA S.A.	TEN CACERES HECTOR (M) (ROEMMERS) / ALF WILLIAMS ALBERTO CABO MORETA HERNAN
	AERO COMMANDER AC-69 T	LV-LRF	CATA S.A.	ALF. SANTAMARIA HUGO / ALF. ESNAGOLA ANGEL CABO BERTOGLIO RABEL
GAMELA GAS DEL ESTADO	AERO COMMANDER AC-69 T	LV-LTU	GAS DEL ESTADO	ALF. LOPEZ MOLINA FRANCISCO ALF. CABRERA JORGE ALF. PLA TADEO S.M. ARMELLA ERNESTO (M)
	AERO COMMANDER AC-69 T	LV-LTX	GAS DEL ESTADO	* ALF. CASTRO MARIANO ALF. GARCIA MARIN NORBERTO ALF. VERGARA RUZO CARLOS CABO ROMANO NORBERTO
	(37)			

MV = 304

AREA: GABINETE PSICOFISIOLÓGICO EN CRV (F.A.S.)

GRADO Y ESPECIALIDAD	APELLIDO Y NOMBRE M.I	MOTIVO DEL EXAMEN	CALIFICACION	FECHA	OBSERVACION
Capitán	PAEZ, Jorge L. 7965025		PILOTO T.L.A. 1.520	20-NOV-81	Efectuado Gab.CRV
1er.Ten	ZUNGRI, Carlos 7728730		PILOTO T.L.A. 1.960	23-FEB-82	I.N.M.A.E.
Ten,	POGGI, Anibal 4149777		PILOTO T.L.A. 873	15-OCT-81	I.N.M.A.E.
Ten.	CACERES, Héctor 10447875		PILOTO T.L.A. 1.980	07-NOV-81	I.N.M.A.E.
Alferez	PEREZ, Rubén 5476974		PILOTO T.L.A. 1.114	26-OCT-81	I.N.M.A.E.
Alferez	MARIANI, Roberto 5510494		PILOTO T.L.A. 1.242	13-MAY-82	I.N.M.A.E.
Alferez	SARALEGUI, Pedro 4781127		PILOTO T.L.A. 855	08-AGO-81	I.N.M.A.E.
Alferez	MEYER, Eduardo 4867978		C. 32482	21-SET-81	I.N.M.A.E.
Alferez	QUIROGA, Carlos 4431114		C.1°. 1.079	23-ENE-82	I.N.M.A.E.
Alferez	CABRERA, Jorge 5712083		PILOTO T.L.A. 1.956	16-JUN-81	I.N.M.A.E.
Alferez	CASTRO, Manuel 4687981		PILOTO T.L.A. 1.475	24-MAY-81	I.N.M.A.E.
Alferez	ROZO, Carlos 4371460		COMERCIAL 1RA. 1.359	05-MAR-82	I.N.M.A.E.
Alferez	MOLINA, Francisco 4190288		PILOTO T.L.A. 700	20-ABR-82	I.N.M.A.E.
Alferez	MARIN, Norberto 7648312		PILOTO T.L.A. 1.936	01-AGO-81	I.N.M.A.E.
Alferez	PLA, Ricardo 6720383		PILOTO T.L.A. 1.357	24-SET-81	I.N.M.A.E.
Alferez	ROMAN, Norberto 681507		COMERCIAL 186		
Alferez	WILLIAMS, Alberto 7450047		COMERCIAL 1RA. 1.781	24-MAR-82	I.N.M.A.E.
Alferez	SANTAMARIA, Hugo 7994734		COMERCIAL 1RA. 1.792	06-ABR-82	I.N.M.A.E.
Alferez	ESNAGOLA, Angel 7358046		COMERCIAL 1RA. 1.744	30-DIC-81	I.N.M.A.E.
Alferez	ARMELLA, Ernesto 7657302		MECANICO.		
S.M.	ACOSTA, Miguel 6490395		MECANICO.		
S.P.	MORETTA, Hernan 8935638		MECANICO. 3.523	16-SET-81	I.N.M.A.E.
Cabo	BERTOGLIO, Robel 4232707		MECANICO. 2.383	24-JUN-81	I.N.M.A.E.
Cabo					

COMODORO RIVADAVIA, 29 de Abril de 1982.-

PERSONAL CONVOCADO POR FUERZA AEREA QUE PERCIBE VIATICOS

DIEZ DIAS DE VIATICO + [redacted]

1)	Teniente	HECTOR LISARDO CACERES	D.I.	8.290.845.
2)	Alferez	HUGO SANTAMARIA	D.I.	7.994.734
3)	"	ALBERTO HERNAN WILLAMS	"	7.450.847
4)	"	ANGEL ESNASOLA	"	7.358.046
5)	"	LORENZO GONZALEZ	"	7.035.327
6)	"	CARLOS RODRIGUEZ	"	5.602.021
7)	"	JORGE CABRERA	"	5.712.083
8)	"	FRANCISCO LOPEZ	"	4.190.288
9)	"	NORBERTO MARIN	"	7.648.312
10)	"	RICARDO PLA	"	6.720.323
11)	"	CARLOS RUZO	"	4.371.460
12)	"	MARIANO CASTRO	"	4.087.981
13)	Cabo	NORBERTO ROMANO	"	681.507
14)	Sub.Mayor	ERNESTO ARMELLA	"	7.657.302
15)	Cabo	ROBIEL BERTOGLIO	"	4.232.701
16)	Cabo	HERNAN MORETA	"	8.935.638

Com. Manuel Rivero
A-1 Personal
(F.A.S.)

COMODORO RIVADAVIA, 29 de ABRIL DE 1982

REVISTA AEROESPACIO

At continental bases, there was a deployment of eighty two A-4B, A-4C, M-IIIEA, M-V, Mk 62 Canberra and IA-58 combat aircraft with their corresponding logistic and technical services that evidenced a remarkable efficiency in maintaining the units in operative conditions. Of these weapon systems, only the Mk 62 could operate at night without need of flight refueling. In addition, another squadron was added to the SAF Command that is, the Fenix Squadron, formed by civil aircraft whose requisition was made to develop not only liaison operations but also operations covering light transport, exploration and reconnaissance, and search and rescue.

Apart from rendering these services that might wrongly be taken as secondary, this squadron made numerous sorties which deserve to be called combat sorties. Learjet units models 24, 25, 35A, 36, and HS-125, made a total of nine sorties to guide attack squadrons up to target proximities, taking advantage of their most advanced avionics; twenty seven sorties to act as relays of communications between the SAF command and fighter bombers in operation; and one hundred and twenty three decoy sorties, to confuse enemy radars and enemy interception aircraft, obtaining an extraordinary success which in the end was influential in reducing the number of our casualties.

The performance of the Argentine civilian pilots will always be appreciated by the AAF commands, on account of the hard labor they developed when operating aircraft designed for purposes other than warlike ones. The number of sorties they made preceding or accompanying our armed formations, to orientate them more precisely towards the small targets that sailed on a generally rough sea and to divert British air combat patrols (PAC: Patrullas Aéreas de Combate) from pursuing what would be their true targets, constitute a full evidence of the magnificent and unselfish cooperation that the aircraft of Fenix Squadron offered to their military brothers and that is why its crews gained the eternal gratitude on the part of the AAF members.

En las bases continentales se desplegó un total de ochenta y dos aviones de combate A-4B, A-4C, M-IIIEA, M-V, Mk 62 Canberra e IA-58, con sus correspondientes servicios logísticos y técnicos que demostraron una eficiencia destacable para mantener a los aparatos en condiciones de operar. De estos sistemas de armas solamente los Mk 62 podían operar de noche y sin reabastecimiento en el aire. Además se agregó a la FAS el bautizado Escuadrón Fénix, que se formó sobre la base de aeronaves civiles requisadas para desarrollar procedimientos de enlace, trasporte liviano, exploración y reconocimiento, y búsqueda y salvamento.

Además de prestar servicios que parecieran ser, equivocadamente, secundarios, este escuadrón desarrolló numerosas salidas que merecen ser denominadas de combate. Aparatos Learjet de los modelos 24, 25, 35A y 36, y HS-125, cumplieron un total de nueve salidas para guiar escuadrillas de ataque hasta las proximidades de los objetivos, aprovechando su aviónica más avanzada; veintisiete salidas para oficiar de retrasmisores de comunicaciones entre el CdoFAS y los cazabombarderos en operaciones; y ciento veintitrés salidas de diversión para confundir a los radares y a los aviones de interceptación enemigos, logrando un éxito extraordinario que en definitiva incidió para disminuir el número de bajas propias.

El desempeño de los pilotos civiles argentinos siempre contará con el reconocimiento de los mandos de la FAA por la sacrificada labor que desarrollaron tripulando aviones diseñados para usos bien diferentes de los bélicos. La cantidad de salidas que efectuaron antecediendo o acompañando a nuestras formaciones armadas, para orientarlas con mayor precisión hacia los pequeños blancos que navegaban en un mar generalmente embravecido, y para desprender a las PAC (patrullas aéreas de combate) británicas del seguimiento de los que serían sus verdaderos blancos, demuestran con creces la magnífica y abnegada cooperación que ofrecieron los aviones del Escuadrón Fénix a sus hermanos militares, y por ello sus tripulaciones se ganaron el aprecio eterno de los miembros de la FAA.

Pero no fueron exclusivamente los pilotos de nuestra reserva aérea los que demostraron su acentuado espíritu guerrero. Simultáneamente con ellos, pero desplegados en las islas entonces recuperadas, estuvo un grupo representativo de radioaficionados que regularmente forma parte, aun en tiempo de paz, de la Red de Observadores del Aire (ROA). Estos hom-

El Escuadrón Fénix

DIARIO "TIEMPO ARGENTINO" BUENOS AIRES 4 DE MAYO DE 1984

El escuadrón argentino más numeroso que actuó durante la guerra contra los ingleses, estaba compuesto por pilotos y aeronaves civiles. En efecto, el Escuadrón Fénix fue puesto en marcha, a través del Departamento de Planes y Programas de la Fuerza Aérea Argentina, al mando del capitán (retirado) Jorge Luis Páez Allende, durante los primeros días de abril de 1982, para cumplir entre muchas otras tareas, la denominada de diversión: realizar penetraciones hacia la flota para confundir al enemigo.

Jorge Luis Páez Allende es un militar nato. Fue entrenado por la Fuerza Aérea como piloto de combate, volando a través de su carrera los viejos Gloster, los Mentor y los Morane-Saulnier. Por último, y hasta el momento de retirarse, en 1976, piloteó helicópteros en la Base Aérea de Morón. Luego pasó a la vida civil empleándose como primer oficial de un DC9 Super 80 de Austral Líneas Aéreas.

Durante la guerra de las Malvinas, este cuarentón criado en Córdoba, nacido en el Chaco y de madre correntina, casado, cinco hijas, se desempeñó durante el breve lapso del 12 al 30 de abril de 1982 como jefe de más de cincuenta pilotos civiles, al efecto, alféreces en comisión.

Pero el comandante Páez Allende deseaba entrar en combate, se había preparado para ese momento durante toda su vida. Entonces, ya en los primeros días de mayo pide ser trasladado a la Base Aérea Militar de Puerto Santa Cruz, asiento de los Pucará durante el conflicto. A dos años de aquello, narra a *Tiempo* sus experiencias.

"Prácticamente me autoconvoqué, deseaba fervorosamente participar en la guerra. Durante los primeros días de abril y en estrecha relación, comenzamos a trabajar un grupo de oficiales de la Fuerza Aérea para poner en marcha el Escuadrón Fénix.

Este escuadrón había sido creado allá por el 78 cuando se temía la guerra con Chile. Y como no podía ser de otra manera, el Fénix renació para estar presente una vez más al servicio de la patria. Se determinaron las misiones a asignar y las aeronaves civiles que serían convocadas; se las seleccionó en base a sus características, performances y equipo electrónico de a bordo. Tanto los pilotos como las naves fueron cedidos de muy buen grado por parte de las empresas e instituciones a las que pertenecían. Pudimos contar así con Learjet, Turbocommander, Mitsubishi y Hawker Siddley, máquinas muy completas en cuanto a instrumental de vuelo y sistemas de comunicación. Inmediatamente nos trasladamos a Comodoro Rivadavia, asiento de este escuadrón durante la guerra. Puedo resumir las tareas que cumplimos: diversión, realizando penetraciones hacia la flota para confundir al enemigo; exploración y reconocimiento, en forma visual y también utilizando los radares meteorológicos de a bordo con la ayuda de los equipos VLF; retransmisiones en vuelo, durante los ataques de la Fuerza Aérea Argentina a la flota inglesa; búsqueda y rescate, acompañamiento y guía de aviones de combate hasta las islas Malvinas, utilizando los potentes equipos de navegación que poseen los aviones civiles; traslado de comandos y operativos y transporte de carga en general y correo interbases. Algunas de las misiones eran altamente riesgosas, como que un Learjet fue derribado y murió el comodoro De la Colina. Tuvimos gran colaboración de parte de estos héroes civiles y en su mayoría anónimos de Malvinas.

Pero yo deseaba fervientemente entrar en combate, entonces pedí pasar a pilotear los Pucará en Puerto Santa Cruz. Los motivos por los cuales quise combatir son de orden espiritual. Soy un militar y como tal, me considero un servidor en cuanto a la defensa de los intereses de mi país; es todo un concepto de vida y una actitud y escala de valores que deben responder el espíritu sanmartiniano de militancia por la Nación; un oficial debe ser capaz del más grande de los sacrificios con la alegría y la naturalidad del que está cumpliendo con su deber. Ese espíritu, gracias a Dios, lo encontré en los hombres de Malvinas. Bien, mi curso del Pucará duró cinco horas, hice cabina y vuelo solo y con instructores-pilotos de Reconquista. En esos días me ocurrió una anécdota graciosa: me subí al primer Pucará que estaba cerca del hangar para ver cómo era la cabina, bajé la cúpula porque llovía, y en eso, como salido de la nada, una cara pegada al vidrio mira con curiosidad. Era un sacerdote que quería conocer el avión de cerca. Luego me bendijo, y rezó para que yo no cayera en combate. Entonces le dije: Mire, padre, lo mejor que me podría ocurrir sería



Jorge Luis Páez Allende

morir atacando a una fragata, y no en las escalinatas de un banco al ir a cobrar mi jubilación. Ahora, eso sí, su bendición seguramente me ayudará a ir con un mejor pasaporte hacia arriba. El cura se moría de risa. Concretamente, no me dieron tiempo de realizar misiones de combate. Una vez, volando hacia el este, tuve la tentación tremenda de fugarme e ir a atacar alguna fragata enemiga en Malvinas. A mitad de camino, reflexioné y reí, no tenía sentido. Puse de vuelta la proa hacia el continente. Debía obedecer a mis superiores. A fines de junio volé a Córdoba, pues se nos presentó la oportunidad de mejorar el proyecto del Pucará introduciéndole algunas modificaciones que, desgraciadamente, por el poco tiempo que nos quedaba no pudimos llevar satisfactoriamente a cabo. De todos modos, le agradezco infinitamente a la Fuerza Aérea, al país, la posibilidad de haber participado en la contienda. Ahora, ya de vuelta a la vida civil y como comandante de un BAC 1-11, deseo ser considerado para la próxima batalla, y si hay otra, estoy seguro, voy a cruzar a las Malvinas."

BUENOS AIRES, 7 de Mayo de 1976

OBJETO: Informar

AL COMANDANTE DE PERSONAL.

1. Habiendo tomado conocimiento de la Resolución N°251/76 (BAR 1933), ordenando mi pase a situación de Disponibilidad, solicito al señor Comandante quiera tener a bien ordenar se incluya la presente nota en mi legajo personal.

2. Durante dieciseis (16) años he desarrollado mi actividad con auténtica y reconocida vocación de servicio, volcando el entusiasmo propio de quien ama a la Institución y, a través de ella, a la Patria.

3. En los últimos años, desempeñándome en cargos y destinos con que me honrara la Superioridad, tomé estrecho contacto con la realidad que vivían la Nación, sus instituciones y sus hombres.

4. Durante el año 1975, debido a innumerables razones de la más diversa índole (personal, familiar, profesional, institucional y nacional), me encontré condicionado por presiones externas e internas que finalmente derivaron en una sucesión inusitada de sanciones, recursos, calificaciones y solicitudes de tribunales de honor que finalmente provocaron la presente situación.

5. Algunos antecedentes y datos sobre lo ocurrido constan a través de los recursos elevados, en mi legajo. Otros, solamente están en la memoria y la conciencia de los oficiales que intervinieron en los hechos. Los más, pertenecen a la crónica del período que nos tocó vivir.

6. Reconozco que pude haber cometido errores de forma en mis presentaciones escritas y quizás en algunos de mis actos, posiblemente por la inexperiencia propia de mi grado en este tipo de situaciones, pero afirmo haberme guiado permanentemente como he creído que estaba obligado a hacerlo un verdadero hombre de armas.

7. En ningún caso me he apartado de lo que consideré reglamentario, y he tenido permanentemente en cuenta los invalorables conceptos contenidos en el Reglamento del Régimen del Servicio (RAG 11) y en el Reglamento de los Tribunales de Honor de las Fuerzas Armadas (PC 92-01).

-//-

8. El desenlace deja huellas muy profundas en mi espíritu pero no destruye mi vocación de soldado.

9. La presente solicitud tiene como intenciones:

a) Dejar constancia cabal de mi interpretación de los hechos ocurridos.

b) Expresar que no he elevado reclamo a la calificación impuesta por haber perdido momentáneamente la fé en la interpretación humana de lo establecido en los Reglamentos mencionados en el párrafo 7.

c) Reiterar mi estricta subordinación a las Leyes y Reglamentos Militares vigentes en cuanto están dirigidas al logro de objetivos superiores.

Capitán JORGE LUIS PAEZ
(E Air 1830)

BUENOS AIRES, 23 de marzo de 1982.

OBJETO: Informar.

AL JEFE DEL ESTADO MAYOR DEL COMANDO DE OPERACIONES AEREAS.

1. Adjunto elevo al señor Jefe fotocopia del informe "SECRETO" al señor Comandante de Operaciones Aéreas, originado por el suscripto con fecha 21 de febrero de 1979, relativo a la posibilidad de utilización de aeronaves civiles en la ejecución de operaciones aéreas militareas ofensivas. (ANEXO 1).

2. Asimismo, en caso que se considere viable y conveniente la continuación de los estudios y tareas conducentes a la preparación preventiva de ese tipo de operaciones, el suscripto sugiere lo siguiente:

1°) Designar un Oficial que impulse y lleve a cabo las tareas conducentes a preparar los elementos e información necesarios para la planificación y ejecución del tipo de Operaciones Aéreas propuestas. Debido a las características poco convencionales de los conceptos e ideas que se deben manejar, el suscripto sugiere ser designado para llevar a cabo las tareas emergentes, debido a razones de índole objetivas y subjetivas.

   a) Capitán retirado, Escalafón Aire, 7.000 horas de vuelo, Ex-Jefe Escuadrón Aéreo de COIN, 40 años.

   b) Conocimiento del tema, espíritu para llevarlo a cabo.

2°) Asignar al mismo Oficial las tareas de:

   a) Organizar las actividades en tiempo de paz, conducentes a optimizar la utilización en caso de guerra;

   b) Mantener actualizados datos de personal y material;

   c) Proponer a la Superioridad las medidas conducentes a obtener el máximo grado de apresto posible, den-

///

3°) Proporcionar a ese Oficial la condición de revista conveniente a efectos de obtener:

a) Estabilidad y permanencia en el cargo, a traves del tiempo;

b) Posibilidad de mantener el secreto, al no existir una organización de proporciones;

c) No originar erogaciones significativas.

4°) Promover la incorporación del Capitán (R) JORGE LUIS PAEZ ALLENDE en las condiciones establecidas en el Artículo 62 de la Ley 19.101 para el Personal Militar (LA1), a efectos de colaborar en las tareas conducentes enunciadas en los incisos 1°) y 2°).

3. Al respecto, informo al señor Jefe que el suscripto ha sido propuesto para desempeñarse como Secretario del Consejo de Guerra Permanente para Personal Subalterno, Tropa y Alumnos, según COMESIN N° 23657 de fecha 27-NOV-81, cuya fotocopia adjunto (ANEXO 2).

4. Asimismo, considero importante informar al señor Jefe que:

1°) El suscripto egresó en el año 1963 junto con la Promoción XXIX de la Escuela de Aviación Militar y los destinos sucesivos fueron:

a) 1964 - CAM Curso Supervivencia;

b) 1965 - VII Br.Aé. - CB2;

c) 1966 - VII Br.Aé. - CB2;

d) 1967 - I Br.Aé. - G.1 Ataque - CEPOE - Instructor de Vuelo;

e) 1968 - I Br.Aé. - G.1 COIN - Instructor de Tiro y Bombardeo - Curso Supervivencia - Curso Helicópteros;

f) 1969 - VII Br.Aé. - BAM Mariano Moreno - Jefe Ella. CAOR;

g) 1970 - VII Br.Aé. Jefe de Ella. G1 COIN - Jefe Serv. Transportes;

h) 1971 - Campaña Antártica (BELL -UH-1H) Pase a la EAM - Jefe Subunidad COIN;

i) 1972 - EAM - Instructor de Vuelo;

j) 1973 - VII Br.Aé - Grupo COIN - Jefe Ella.Operativa-

///

2°) Durante 1974, como Jefe del Escuadrón Aéreo de Contrainsurgencia, ejercido con el grado de Capitán en el segundo año, el suscripto mereció la calificación de "Excepcional". Posteriormente, durante 1975, de pase a la Ia. Brigada Aérea y luego de haber elevado varios Tribunales de Honor y recursos, el suscripto fue sancionado con sesenta y ocho (68) dias de arresto, calificado "Inferior a lo normal", puesto en Disponibilidad, "IFG" y retiro obligatorio. Todo esto ocurrió en la segunda mitad de 1975. El enrarecido ambiente político nacional e institucional de ese momento, sumado a la trayectoria de cargos, destinos y especialidades, en que se desempeñara el suscripto, sumados a las personalidades y condiciones morales de los protagonistas de esos momentos, deben tenerse en cuenta para dilucidar las razones de la condición de Oficial Retirado del suscripto, retirado en el cuarto año del grado de Capitán (17 años simples de servicios, 27 años computados). (Retiro con haber equivalente al 58%).

3°) Posteriormente al retiro, el suscripto se ha desempeñado como:

a) Gerente Comercial de FIGUEROA BONAPARTE HNOS. SCC, desde 1976 hasta 1981, en que la empresa se presentó en quiebra.

b) Piloto de Austral Líneas Aéreas desde 1977 (Copiloto de BAC I 11) hasta la fecha, copiloto de Douglas DC9 series 50 y Super 80. Total horas de vuelo: 7.000:00;

c) Oficial convocado, durante fines de 1978 en el CATONO, como OCAA; Durante 1981, como OEEFA.

4°) El suscripto ha solicitado verbalmente autorización para realizar adiestramiento en aeronaves de combate, reiteradamente, durante los años 1978, 1979, 1980 y 1981. Durante 1982, lo ha realizado por escrito. (ANEXO 3).

5º) El suscripto considera que está capacitado para colaborar en las tareas que motivan el presente expediente, sin perjuicio de funciones en su relación con la solicitud expresada en el COMESIN 23657 (ANEXO 2), y desea dejar constancia que siempre ha mantenido elevado su espíritu militar y su vocación de servir a la Patria, sin hacer distinción de grupos o de sectores.

CAP. (R) JORGE L. PAEZ
E.Air 79529

COMUNICACION ESCRITA INTERNA (COMESIN)

Al: JEFE I - PERSONAL (Departamento Retiros y Pensiones)

TEXTO: SOLICITO DEL SEÑOR JEFE QUIERA TENER A BIEN SERVIRSE ORDENAR, QUE EL CAPITAN RETIRADO D. JORGE LUIS PAEZ, QUIEN SOLICITO SU INCORPORACION EN LAS CONDICIONES ESTABLECIDAD POR EL ARTICULO 62 DE LA LEY Nº 19.101 PARA EL PERSONAL MILITAR (LA 1), SEA DESTINADO A PRESTAR SERVICIOS EN ESTE CONSEJO DE GUERRA, PARA DESEMPEÑARSE COMO SECRETARIO DEL MISMO, EN RAZON DE QUE OPORTUNAMENTE CESARA EN LA PRESTACION DE SERVICIOS EN SITUACION DE RETIRO, EL CAPITAN (R) D. ABEL AELDO MEYER, DE ACUERDO A LO COMUNICADO RECIENTEMENTE POR EL SEÑOR JEFE I-PERSONAL.

(Doblar)

23657
22-NOV-81

Fecha: 27 de Noviembre de 1981.

Firma:

Aclaración: Comodoro (R) LUIS FERNANDO MASSERINI
Presidente Consejo de Guerra Permanente para Personal Subalterno, Tropa y Aviación

(Doblar)

(Pegar)

BUENOS AIRES, 1° de marzo de 1982.

OBJETO: Solicitar autorización.

AL JEFE I - PERSONAL

1. Solicito al señor Jefe quiera tener a bien solicitar ante quien corresponda que el suscripto reciba adiestramiento en vuelo de aeronaves militares de combate, durante la paz, con miras a su aprovechamiento en tiempos de guerra.

2. Fundamento lo solicitado teniendo en cuenta lo siguiente:

1°) El suscripto mantiene la aptitud psicofisica para el vuelo, pués se desempeña en la actualidad, como Primer Oficial en Douglas DC-9 Serie 80, volando en la Empresa "Austral Líneas Aéreas".

2°) Actualmente la experiencia de vuelo acumulada supera las 7.000 horas.

3. Cada vez que el suscripto ha sido convocado por situaciones próximas al enfrentamiento armado, no ocupó cargos en Unidades aéreas, sinó que fue destinado como OCAA en 1978, y como OEEFA durante 1981.

4. Como Oficial de la Fuerza Aérea en actividad, he volado Beechcraft "Mentor B-45", Morane Saulnier M5 760, Gloster Meteor MK IV, Fokker F-27 y los helicópteros Hughes 500 y Bell UH 1H, hasta 1976. Como Piloto de línea aérea, he volado BAC 1-11 y Douglas DC-9 Serie 50 y 80.

Capitán (R) JORGE LUIS PAEZ

1 Int. Lucía C. de Sosa

MEMORANDUM	PRODUCIDO POR:
Para información de: JEFE DEL ESTADO MAYOR GENERAL DE LA FUERZA AEREA ARGENTINA.	CAP (R) JORGE L PAEZ ALLENDE
	Julio de 1983

Asunto: Misil aire - mar de producción nacional.

I - ANTECEDENTES

1. Durante el año 1982, fueron realizadas pruebas de funcionamiento de los misiles aire - mar producidos por CITEFA, llamados MARTIN PESCADOR, desde aeronaves MACCHI de la Armada y PUCARA IA-58 de la FAA.

2. De acuerdo con los resultados obtenidos en las pruebas realizadas, quedó demostrado que el misil Martín Pescador no resultaba apto para ser utilizado en combate, durante la batalla aeronaval que se desarrolló en mayo y junio de ese año.

3. Los factores que incidieron en la calificación de "no apto" para ser utilizado en combate, pueden dividirse en dos grupos:

1°) Razones de índole técnica.

2°) Razones operativas.

4. Las razones de índole técnica, no serán analizadas en este trabajo en tanto no afecten, substancialmente, el concepto de empleo en combate del misil Martín Pescador.

5. Las razones operativas serán analizadas detalladamente, en forma objetiva, a efectos de poder clarificar conceptos en lo referente al empleo de los misiles aire - mar, contra navíos de guerra.

6. A tal fin, se partirá de la hipótesis de considerar a todos los componentes y sistemas del misil como plenamente logrados en cuanto a su efectividad, precisión y perfecto funcionamiento.

7. Ha quedado demostrado por las pruebas realizadas, que este nivel de desarrollo técnico aún no fue alcanzado, hasta julio de 1982, lo cual tampoco es motivo de análisis de este escrito.

8. Será motivo de análisis EL CONCEPTO DE EMPLEO EN COMBATE, del misil aire - mar Martín Pescador, suponiendo que sus componentes funcionen eficientemente.

9. Los objetivos del trabajo son:

1o) Clarificar conceptos respecto a: el empleo operativo en combate de los misiles aire - mar.

2o) Determinar si el misil Martín Pescador podrá cumplimentar, en el futuro, los requerimientos Operativos en Combate que efectúen los pilotos que realizarán los lanzamientos contra los objetivos que les sean asignados.

3o) Proponer a la superioridad la modificación del requerimiento operativo relativo al misil aire - mar producido por CITEFA.

4o) Sugerir soluciones constructivas modernas y apropiadas a efectos de contar con un misil aire - mar, de fabricación nacional, que cumplimente en forma adecuada con los requerimientos operativos en combate.

II - CONSIDERACIONES

10. En la guerra moderna, el ataque de un avión a un buque de guerra origina al piloto una serie de problemas, que deben ser perfectamente conocidos por los ingenieros que diseñan y construyen los armamentos; y por los hombres que tienen la responsabilidad de las decisiones, para que sean tenidos en cuenta antes de la iniciación del combate:

1o) El objetivo es un "Blanco" punto altamente defendido con misiles, cañones y ametralladoras antiaéreas. A medida que el avión se aproxima, aumentan las posibilidades de su derribo, debido a que, progresivamente, ingresa dentro del radio de alcance de las armas defensivas del buque.
Actualmente puede considerarse que el avión, dentro del radio de 30 Km, está al alcance de los misiles antiaéreos. Si continúa su aproximación hacia el objetivo, a partir de los 4.000 mts estará dentro del alcance de los cañones antiaéreos, y a los 1.500 mts podrá ser batido, también, por las ametralladoras.

2o) Los buques de guerra cuentan con radares de vigilancia, medidas y contramedidas electrónicas activas y pasivas, radares de tiro asociados a computadoras, etc, cuyas limitaciones están dadas, en general, por la curvatura de la tierra.

3o) Cada navío cuenta con un CIC que le permitirá utilizar sus armas defensivas oportunamente.

4o) Durante el combate, el piloto que ataca en forma rasante a un buque, cuando lo tenga a la vista, estará a muy corta distancia, debido a su posición relativa.

5o) El objetivo atacado, entonces, estará originando diversos destellos y fogonazos producidos por las armas defensivas, debido al ataque de ese avión.

6o) A partir del momento del lanzamiento, el piloto tendrá dos vuelos simultáneos que realizar: el del avión y el del misil, si éste es radiocontrolado.

7o) El impacto de los proyectiles que provienen del buque puede producirse:

a) Detrás del avión, lo cual no tendrá importancia.

b) Adelante del avión, lo cual dificulta la visión del piloto hacia adelante, debido a las cortinas de agua y a la sal que se deposita sobre el parabrisas.

c) En el misil, lo cual derribaría al mismo.

d) En el avión, lo cual derribaría a éste y al misil lanzado, en caso de que no sea autónomo.

8o) Si el misil lanzado por el avión fuera guiado por radiocontrol, existiría la posibilidad de interferencia de las emisiones de radio destinadas al guiado del mismo.

9o) Si el misil llega a destino exitosamente, el avión se encontrará demasiado próximo al buque, en el momento en que queda liberado de su acción de guiado del misil, pues habrá volado detrás del mismo hasta el momento del impacto.

10o) La carga explosiva (cabeza de guerra) deberá tener un peso en explosivos que resulte significativo para ese tipo de objetivo.

11o) Posteriormente al impacto de esa carga explosiva en el objetivo, el avión deberá realizar la maniobra de escape en un área tremendamente peligrosa.

12o) LOS NAVIOS OPERAN DE DIA, DE NOCHE, CON CUALQUIER CLASE DE TIEMPO Y VISIBILIDAD, y por lo tanto, las armas a emplearse contra ellos deben cumplir con esos requerimientos.

13º) Los lanzamientos diurnos y con visibilidad ilimitada pueden ser perjudicados en su efectividad por cortinas de humo propias del combate u originadas para dificultar la visión del piloto que lo guía.

14º) El vuelo a baja altura, sobre el mar, origina problemas de visibilidad horizontal debido a las salpicaduras de agua producidas por el viento sobre la cresta de las olas.

11. Debido a los problemas enunciados en el párrafo anterior, han sido abandonados, por obsoletos, muchos misiles que en algún momento fueron considerados como aceptables, en distintos paises.

12. Hay problemas operativos que deben ser resueltos antes de la iniciación de la batalla y requieren imaginación, valentía y dedicación de los hombres que actúen en los laboratorios, en las aulas, en los Estados Mayores y en las fábricas, pues los objetivos no se destruyen solamente con la intrepidez personal de algunos pilotos.

13. Los pilotos de aeronaves de combate tienen claramente definida su misión, durante la guerra: llegar hasta sus objetivos y destruirlos.

14. Si un piloto se negara a cumplimentar diligentemente su misión, sería calificado como un cobarde, y si la realizara en forma negligente o poco eficiente, sería calificado como un inútil.

15. La eficacia de los pilotos y sus sistemas de armas son el resultado del trabajo que realizan muchos hombres, durante largos años, antes de la guerra y durante la misma.

16. La valentía de los pilotos y su eficiencia, se mide en el instante mismo del combate, por el modo como emplea los medios que se le asignan y su disposición a entregar su vida.

17. La eficiencia de los demás se mide por la calidad de los medios que entregan al piloto, y la valentía de todos esos hombres se mide cada día, en sus escritorios, cuando es necesario adoptar decisiones administrativas o técnicas respecto a los medios que serán utilizados en combate por los pilotos.

18. Los riesgos a asumir por unos y otros son incomparables: solamente los pilotos arriesgarán sus vidas.

19. Los demás, entonces, deberán compensar esta diferencia fundamental realizando grandes aportes de lo mejor de cada uno, desde sus puestos de trabajo.

20. A tal fín, deberá estar perfectamente entendido que: cada decisión de Comando, cada diseño o solución de tipo técnico, cada acto administrativo, cada pieza fabricada, cada elemento constitutivo comprado, cada función de mantenimiento realizado, etc, DURANTE AÑOS, TODOS LOS DIAS, proporcionará eficiencia al conjunto.

21. Será desproporcionado e irracional aceptar como lógicos los riesgos asumidos por los pilotos en el combate, y presenciar o conocer acerca de indecisiones, falta de imaginación, desinterés, desconocimiento etc, por parte de otros compatriotas y camaradas de armas de esos mismos pilotos, quienes hubieran podido aportar efectividad a las armas y equipos que utilizan en sus misiones.

22. Normalmente, todos seremos responsables del éxito de cada Misión, y en definitiva, del resultado final de la guerra.

III - CONCLUSIONES

23. La utilización de misiles aire - mar, requiere que:

1º) Sea posible utilizarlos tanto de día como de noche.

2º) El lanzamiento se efectúe con cualquier clase de tiempo y visibilidad.

3º) El avión no deba acercarse a menos de 30 Km y si es posible, aumentar esa distancia.

4º) El vuelo del misil, desde el lanzamiento hasta el objetivo, sea autónomo. (o lo más independiente posible).

5º) La trayectoria sea en vuelo rasante.

6º) La velocidad sea lo más alta posible.

7º) La carga explosiva (cabeza de guerra) tenga poder destructor suficiente.

8º) Las operaciones de "obtención del blanco" deban ser acompañadas, en lo posible, del elemento sorpresa.

9º) Su sistema de guiado no sea "interferible" por el enemigo.

10º) Su costo no sea elevado, guardando relación con el valor del tipo de OOMM que está destinado a destruir.

24. De acuerdo con la experiencia recogida y con los requerimientos enunciados, se considera que el misil Martín Pescador debe ser considerado como NO APTO.

25. Deben ser modificados los requerimientos operativos de los misiles a ser adquiridos o fabricados por la Fuerza Aérea, o aquellos organismos que tengan participación en este aspecto.

26. Actualmente deben considerarse como eficientes a los misiles EXOCET AM 39, HARPOON y OTOMAT.

27. La adquisición o fabricación de armas ineficientes debe ser considerada como un acto inútil y que solamente genera gastos improductivos que no pueden ser aceptados por la conducción de una Fuerza Armada.

28. El desarrollo de tecnología nacional, cuando tenga objetivos claros y precisos, podrá suministrar armas aptas y eficientes para la destrucción de OOMM en el mar.

29. No todos los elementos constitutivos deben ser producidos en el país. Hay partes vitales que pueden obtenerse facilmente en el mercado internacional.

IV - PROPOSICIONES

30. Modificar el requerimiento operativo realizado a CITEFA, con relación a la fabricación del misil aire - mar producido por ese organismo.

31. Requerir la fabricación de un misil aire - mar que cumpla con las siguientes especificaciones:

1o) Peso: hasta 1.000 Kgs.

2o) Motor: Turborreactor (motor a reacción) - adjunto anexo "ALFA".

3o) Velocidad: 700 / 900 Km/hs (crucero).

4o) Velocidad de lanzamiento (Vo)= 500 Km/hs.

5o) Alcance: 200 Km.

6o) Cantidad de combustible: para funcionamiento 20 minutos.

7o) Tipo de lanzamiento: rasante.

8o) Vuelo de crucero: rasante.

9o) Trayectoria final: rasante.

10o) Control y guía en crucero: piloto automático y radioaltímetro.

11º) Correcciones de rumbo en crucero: señales de radio a servos.

12º) Guiado en trayectoria final: infrarrojo, radar o TV para los últimos 5 km.

13º) Maniobra de "obtención del blanco": dos posibilidades:

a) Radar a gran altura y distancia (AWAC).

b) Radar del avión que efectúa el lanzamiento.

14º) Puesta en marcha y detención del motor del misil: desde la cabina del avión lanzador, a voluntad del piloto.

15º) Operaciones de despegue y aterrizaje del avión lanzador totalmente normales, con el misil en posición de lanzamiento.

32. Sugerir como criterios a aplicar para la solución de los problemas que plantea la fabricación del misil propuesto:

1º) Que los componentes sean, en lo posible, partes utilizadas en otras aeronaves o equipos normalizados ya probados y conocidos.

2º) Que los componentes sean, en lo posible, de obtención en el mercado comercial civil, sin restricciones para su adquisición.

3º) Los componentes cuya fabricación sea necesaria, reunirán las condiciones de óptima calidad en todos los aspectos necesarios para su perfecto y confiable funcionamiento.

4º) El ensamble de los componentes será realizado teniendo en cuenta que, del conjunto en funcionamiento, es necesario obtener: NORMALIZACION, CONFIABILIDAD Y EFICIENCIA.

5º) El misil resultante será fabricado en un número tal que permita:

a) Realizar las pruebas de evaluación necesarias durante el período de experimentación y puesta a punto.

b) Abastecer a las unidades propias que lo utilicen, para realizar adiestramiento de las tripulaciones y mantener una "RESERVA OPERATIVA" para su utilización inmediata.

c) Disponer su venta, a países aliados o amigos, cuando la situación militar y/o política así lo aconseje.-

d) Para cumplimentar los aspectos mencionados en a), b) y c), deberán preverse los mecanismos para la rápida obtención de las partes constituyentes, sin que esto implique la creación de grandes STOCKS de material que resultan muy onerosos.

6o) Cada año serán puestos a prueba, por sorteo, algunos de los misiles en "reserva operativa", con que cuenten las propias Unidades, a efectos de su evaluación en condiciones simuladas de combate (maniobras interfuerzas).

7o) Las condiciones simuladas deberán ser las más adversas posibles, compatibles con la seguridad, y en ningún caso deberá consumirse menos del 10% del material disponible en "reserva operativa".

8o) Los sistemas y equipos fallados y/o poco confiables serán inmediatamente desechados, rediseñados y reemplazados.

9o) La confiabilidad en los sistemas y equipos deberá tender a lograr el 100%.

10o) El "criterio operativo" de los sistemas será consultado permanentemente a las tripulaciones que realizarán los lanzamientos a efectos de introducir las modificaciones que se estimen necesarias.

V - CONSIDERACIONES FINALES

33. En la Batalla por MALVINAS de 1982, hubo cañones que funcionaron mal, bombas que no funcionaron y misiles que no pudieron ser utilizados.

34. Para las Fuerzas Armadas, la tarea fundamental es PREPARARSE PARA LA GUERRA, durante la PAZ, y DESTRUIR OOMM, durante la GUERRA.

35. La guerra será comenzada, a veces, por nuestra decisión, pero otras veces será iniciada por nuestros enemigos, en el momento elegido según su conveniencia, sin consultarnos.

36. Cada vez es más importante la calidad que la cantidad de los medios, y de ello dependerá el resultado final de la batalla.

37. La calidad de los medios y la preparación profesional de nuestros hombres, es tarea principal de ayer, de hoy y de mañana.

38. Cuando se inicie la próxima batalla, será tarde para hacer todo lo no realizado y no habremos previsto lo previsible o, NO HABREMOS CUMPLIDO CON NUESTRA OBLIGACION.

39. Aunque vayamos al frente y nos inmolemos en el campo de batalla, contra el enemigo, NO HABREMOS CUMPLIDO CON NUESTRA OBLIGACION, si no hemos previsto lo previsible, AÑOS ANTES DE LA INICIACION DE LAS ACCIONES.

40. No solamente deberemos realizar las previsiones en carpetas de Estados Mayores; también deberemos adoptar las decisiones, ponerlas en ejecución, controlar su cumplimiento, promover lo promovible, castigar lo castigable, desechar lo inútil, perfeccionar lo bueno, elegir lo mejor, clarificar los objetivos y en suma, CUMPLIMENTAR NUESTRA MISION.

41. El momento de cumplimentar la misión es cada día, todos los días, en cada acto de Comando, en cada decisión, en cada hora de vuelo consumida, en cada Plan de Adiestramiento o de equipamiento.

42. El suscripto, que tiene claros los objetivos para los cuales la Nación creó y mantiene a sus FFAA, ofrece su colaboración y aporte en la forma que la superioridad estime más conveniente.

43. Reitera, también, que no requiere cargos ni contratos remunerados económicamente para concurrir con entusiasmo y satisfacción a colaborar en la solución de problemas que hagan a la RAZON DE SER DE LA FUERZA AEREA ARGENTINA.

44. Informa, asimismo, que considera necesario realizar un cambio generalizado de la actitud espiritual respecto al ejercicio de la profesión militar, en nuestro país, y de lo que cada hombre de las FFAA, en todos los niveles, considera que es su verdadero objetivo y el de la Institución a la cual pertenece.

45. La derrota militar ocurrida en junio de 1982 es el resultado de muchos años, de muchas acciones y de otras tantas omisiones.

46. Todo ello tiene un denominador común: NO NOS HEMOS EXIGIDO LO SUFICIENTE, DURANTE MUCHO TIEMPO, EN TODOS LOS ASPECTOS CONDUCENTES AL OBJETIVO FUNDAMENTAL DE LAS FFAA: LA GUERRA.

47. El cambio de actitud espiritual que el suscripto considera necesario es nada más que el regreso a la auténtica y legítima razón de ser de las FFAA de la Nación, y, en tal sentido, ha considerado una obligación moral la elevación del presente trabajo.

48. Por doctrina, seguramente, lo propuesto en los párrafos precedentes será observado: DEBEMOS RECORDAR LO OCURRIDO ANTE HECHOS REALES, EN 1982, Y LA APLICACION DE LAS DOCTRINAS ESCRITAS.

Capitán (R) JORGE L PAEZ ALLENDE

MEMORANDUM

Para información de:

JEFE III - PLANIFICACION

PRODUCIDO POR:

CAPITAN (R) JORGE L. PAEZ ALLENDE

BUENOS AIRES, 27 de julio de 1984.

Asunto: BOMBA RACIMO ANTI-BARCO ARGENTINA (B.R.A.B.A.)

1. Durante la batalla por Malvinas ocurrida en 1982, la Fuerza Aérea Argentina debió efectuar tiro con bombas explosivas a los buques ingleses de superficie, realizando los lanzamientos desde muy bajas alturas y con altas velocidades.

2. El tipo de lanzamiento utilizado para esas bombas, debido a la elevada densidad de defensas antiaéreas, hizo previsible que un gran porcentaje de bancos alcanzados por certeros impactos directos solamente acusarán averías menores al ser atravesados de lado a lado, con explosión fuera del buque, debido a la gran energía cinética.

3. El análisis posterior de lo ocurrido con el armamento de bombas utilizado demuestra que la cantidad de buques hundidos hubiera sido muy superior si nuestros pilotos hubierán contado con material totalmente apto para cumplimentar ese tipo de misiones.

4. Este problema fue previsto durante abril de 1982, antes que se iniciaran las hostilidades, y fue permanente preocupación en todos los niveles que actuaron directamente en las acciones ofensivas.

5. Desde aquellos trascendentes días de 1982, el suscripto ha elaborado una idea respecto al tipo de bomba explosiva para lanzamientos rasantes, que se describe a continuación:

1°) La bomba propuesta es del tipo "Racimo" o "Paquete"

2°) Para su designación sugiero "Bomba Racimo Anti-Barcos Argentina" (BRABA)

3°) Su forma, para el traslado en vuelo, es aproximadamente la de una bomba de 500 Kg.

4°) En realidad, el cuerpo de la bomba está consituído por cuatro partes iguales que son 4 bombas de 125 Kb. c/u.

5°) Las cuatro bombas están unidas por la punta y por la cola.

6°) La punta de la bomba de 500 Kg. será aerodinámica y penetrante, para el caso de existencia de blindaje.

7°) Una vez que la bomba de 500 Kg. penetró el primer blindaje como una sola masa deberá dividirse en las cuatro bombas de 125 Kg. c

///

8°) Para ello, se producirá una pequeña explosión en la punta de la bomba de 500 Kg. que separará las cuatro puntas de las cuatro bombas menores, como gajos.

9°) Las bombas de 125 Kg. no tendrán punta para penetrar paredes, pues la idea es que permanezcan dentro del barco.

10°) Para ello, la Energía Cinética habrá disminuído debido a que:

a) El pasaje de la primera pared o banda habrá producido algún frenamiento al conjunto.

b) La masa se dividió por cuatro.

c) La velocidad desminuirá debido a la componente lateral producida por la pequeña explosión que separó las cuatro partes.

11°) Habrá posibilidades de que todas las bombas de 125 Kg., o algunas de ellas, permanezcan dentro del barco.

12°) El poder de destrucción podrá aumentarse si:

a) Se colocan distintos tipos de explosivos en cada bomba de 125 Kg.

b) Se retardan las explosiones de las bombas de 125 Kg. con tiempos diferentes, para complicar las medidas de salvataje del barco averiado.

6. El traslado de una sola bomba, que en realidad son cuatro, permitirá disminuir los efectos de la resistencia aerodinámica

7. Un estudio de ingeniería apropiado permitirá determinar sus ventajas y desventajas, El suscripto ya ha mantenido una conversación informal con el Señor Comodoro D. CUETO, quien consideró interesante la idea y sugirió su elevación a la superioridad.

8. La bomba descripta también permitirá realizar ataques rasantes a blancos terrestres bien defendidos por A.A. (Edificios, Hangares, etc

9. El principio descripto en la presente podrá aplicarse a un racimo constituído por menor o mayor cantidad de partes.

10. Se acompaña dibujo y hoja con descripción de las partes constitutivas.

11. El suscripto permanece a disposición para cualquier aclaració respecto de la sugerencia.

12. Asimismo se adjunta anexo "ALFA" (Descripción de las partes) y Anexo "BRAVO"(Bomba Racimo Anti-barco Argentina B.R.A.B.A.)

Capitán (R) JORGE L. PAEZ ALLENDE

B7

Anexo "ALFA"

DESCRIPCION DE LAS PARTES

PARTE "a" (CABEZA O PUNTA)

Debe permitir:

1. El vuelo del racimo unido
2. La penetración de la primer pared (blindada o no).
3. La separación inmediata de las partes luego de atravesar la primer pared.
4. Produce la separación radial de las partes de 125 Kg. mediante pequeña explosión u otro medio.

PARTE "b" (BOMBA)

Cada parte:

1. Es la bomba de 125 Kg.
2. Debe volar y atravesar la primer pared en conjunto.
3. Debe separarse de las otras luego de atravesar la primer pared.
4. Debe ser utilizada con espoletas de retardo.
5. Su diseño debe tender a no tener penetración para que permanezca dentro del buque.
6. Permitirá utilizar distintos tipos de explosivos.

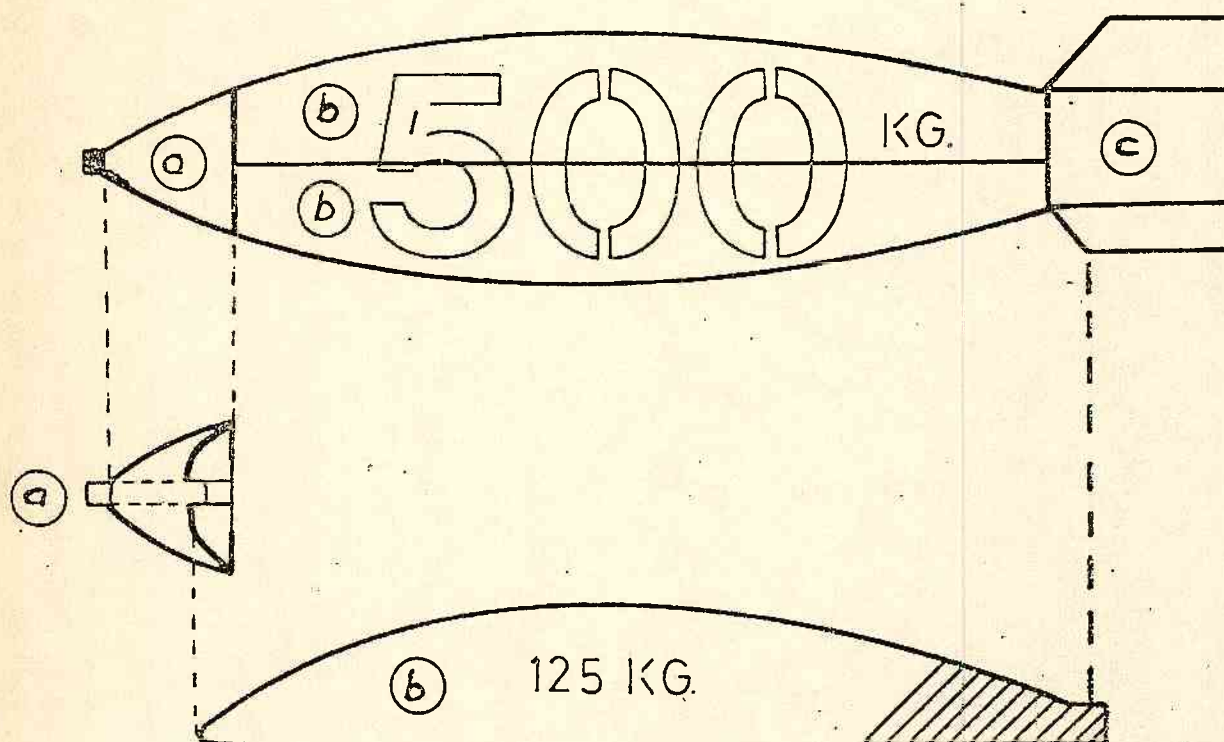
PARTE "c" (COLA)

Permite:

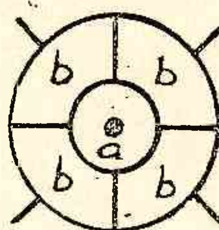
1. El vuelo del conjunto hasta el pasaje de la primer pared.
2. La separación de las partes luego de pasar la primer pared.

BOMBA RACIMO ANTI-BARCO ARGENTINA

(B.R.A.B.A)



VISTA DE FRENTE



2B / C30

ESC. FENIX

CAP. (R) JORGE L. PAEZ A.

~~CAJA COMPLEMENTARIA DE PREVISIÓN PARA~~

~~PILOTOS AVIADORES~~

Nº



VELOX
Industria Argentina

CAPITAN (R) JORGE LUIS PAEZ ALLENDE

COMANDANTE DE OPERACIONES AEREAS Bs.As., 21 febrero 79

SITUACION UNIDAD AEREA ESPECIAL.

1. Durante los últimos meses de 1978, debido al problema limítrofe con Chile, el Sr. Brigadier (R) D. GILBERTO HIDALGO OLIVA secundado por el Capitán (R) D. ENRIQUE EDUARDO WILKINSON y el Capitán (R) D. JORGE LUIS PAEZ ALLENDE, desarrollaron una serie de tareas condunentes a la organización de una Unidad Aérea Especial para el empleo militar ofensivo de aeronaves civiles. Este hecho, por iniciativa del Sr. Brigadier (R) D. GILBERTO HIDALGO OLIVA, fué realizado con el conocimiento del Sr. Comandante General de la F.A.A. Brigadier General D. ORLANDO RAMON AGOSTI.

2. Para ese fin se previó la utilización de las aeronaves bimotores que se mencionan a continuación:

1°) PIPER "AZTECA".

2°) BEECHCRAFT "BARON".

de los cuales existen en total, aproximadamente 140 aeronaves matriculadas en el país (sumando los dos tipos de avión).

3. Para operar las aeronaves, se cuenta con todos los pilotos civiles del país, en un número aproximado a 5.500 hombres sumando las patentes TLA, comerciales y privados que actualmente ejercen la actividad de vuelo (Dato del Gabinete Psicofisiológico del INMAE).

4. Para la conducción de la Unidad Aérea se contó con el siguiente personal militar:

1°) Brigadier (R) D. GILBERTO HIDALGO OLIVA (E.Air.).

2°) Capitán (R) D. ENRIQUE EDUARDO WILKINSON (E.Gen.).

3°) Capitán (R) D. JORGE LUIS PAEZ ALLENDE (E.Air.).

apreciándose la falta de un oficial retirado del Escalafón Técnico para completar la dotación del organigrama tentativo. Se estima como conveniente la inclusión del Capitán (R) D. GUILLERMO CEBALLOS (E.Tec.), quien cuenta con especialidad profesional, condiciones personales y disposición de ánimo voluntario necesario para la tarea.

5. Para la conducción de las escuadrillas de aeronaves civiles, se pensó en la posibilidad de solicitar a la superioridad la asignación de algunos oficiales retirados de la Fuerza Aérea, por ejemplo:

///

///

1º) 1er.Ten.(R) D. EXEQUIEL MARTINEZ (E.Air.).

2º) Teniente (R) D. HECTOR DIAZ (E.Air.).

3º) Teniente (R) D. ERNESTO GABOTO (E.Air.).

4º) Teniente (R) D. JORGE ZARLENGA (E.Air.).

5º) Teniente (R) D. CARLOS SISTER (E.Air.).

u otros oficiales retirados que voluntariamente se ofrecieran a volar en la Unidad Aérea Especial.

6. Asimismo, para mantener elevado el espíritu agresivo, que debe caracterizar a la Unidad, se previó la aceptación de algún personal civil (no pilotos), pero con conocimientos de diversas formas de combate personal, tiro terrestre, artes marciales, etc., quienes voluntariamente se ofrecieron a colaborar en la tarea.

7. En lo referente al personal, solamente queda el interrogante del personal de armeros, para la Unidad; se pensó en solicitar a la superioridad la asigancíón de dos suboficiales armeros del Cuerpo Comando - Escalafón Técnico:

1º) Uno de la Subespecialidad Munición Explosivos y Propulsantes, quién tendrá a su cargo el Gel para la confección del Napalm, la máquina mezcladora del mismo, y el llenado de las carcazas de bombas de Napalm.

2º) Uno de la Subespecialidad Armamento Aéreo, quién armará los aviones y colocará las espoletas.

ambos suboficiales serán ayudados en sus tareas por personal civil voluntario que la Unidad designará oportunamente.

8. En cuanto al material de aviones de la Unidad, es posible la utilización de otras aeronaves que las mencionadas en párrafo 2, pero hasta el presente solamente se ha adaptado armamento en el PIPER AZTECA PA 23, y se piensa realizarlo en el BEECHCRAFT BARON, por las características de sus estructuras de fuselajes.

9. El día jueves 4 de enero, a las 11:55 horas, en la VII BRIGADA AEREA se realizó el lanzamiento de una bomba NAPALM de 100 Kgs. utilizando un avión PIPER PA 23 "AZTECA" matrícula LV-JGL, con asistencia del Jefe de Operaciones de la VII BRIGADA AEREA Comodoro D. ANGEL GUTIERREZ y del Vicecomodoro D. RICARDO VALENZUELA, del Departamento Investigación y Desarrollo. También ese día, Inteligencia de la Fuerza Aérea filmó el evento, del cual guarda una película en blanco y negro en el Edificio Cóndor.
El lanzamiento fué un éxito total y el avión utilizado se comportó en forma absolutamente normal. Piloto que efectuó el lanzamiento: Capitán D. JORGE LUIS PAEZ ALLENDE.

///

2

///

10. El lanzamiento fué realizado utilizando un gancho soporte de bombas diseñado por el Capitán D. JORGE LUIS PAEZ ALLENDE y construído por el señor LUIS DAMMNOTTI con elementos de circunstancias en el Taller DAMMNOTTI HNOS. y PLUS, de Don Torcuato.

11. La aplicación del gancho soporte de bomba fué ejecutada por los hermanos DAMMNOTTI, en el taller de su propiedad, en el avión PIPER PA 23 "AZTECA" LV-JGL, perteneciente a la sucesión JOSEFINA CELINA VICTORIA ALZAGA de SANCHEZ ELIA, previa autorización del Administrador Judicial señor ENRIQUE BOLSHAUSER.

12. Debido a la falta de existencia de elementos Lanzabombas en la F.A.A. la construcción del gancho soporte fué realizado por la Unidad Aérea Especial, utilizando chapa de hierro, hierros de construcción y tornillos totalmente standard y de existencia en el mercado local.

13. El accionamiento del sistema lanzador de bombas es manual directo, y la construcción del mismo puede calificarse como: barato confiable, sencillo, seguro, y de fácil fabricación en serie.

14. Actualmente se piensa practicar el vuelo y lanzamiento de 3 (TRES) bombas Napalm de 100 Kgs. desde el PIPER "AZTECA", con lo cual quedaría demostrada la posibilidad de utilización del mencionado avión en la versión 3 Napalm (de 100 Kgs. c/u.) por avión. La modificación del avión original es mínima e imperceptible, y demanda dos horas por avión (si se cuenta con el lanza bombas ya construído totalmente).

15. Como todas las bombas están colocadas debajo del fuselaje del avión, solamente quedan 5 cms. entre bomba y bomba, por lo cual el lanzamiento debe efectuarse una por una debido a la posibilidad de choque entre ellas, en caso de lanzarlas simultáneamente.

16. Se ha pensado, también en la fabricación de un "POD" conteniendo una ametralladora de 7,62 mm. con su munición, la cual podrá ser colgada en el lanza bombas central con accionamiento desde la cabina, por el piloto. En caso de concretarse su fabricación, puede utilizarse la versión 2 Napalm de 100 Kgs. más una ametralladora 7,62 mm. la cual el suscripto considera como la más conveniente para ataques a OO.MM. enemigos.

17. La Unidad Especial puede estar capacitada para realizar un gran número de misiones diarias por avión, debido a su falta de problemas en lo relativo a:

1°) Estado de los aviones.

2°) Stock de repuestos existentes.

3°) Personal de mecánicos idóneos.

4°) Tripulaciones de pilotos civiles.

///

3

///

Se ha estimado como posible la realización de hasta 7 (SIETE) misio nes diarias por avión.

18. La Unidad tiene como factores que pueden limitar su capacidad operativa, en lo relativo a la cantidad de misiones diarias, los siguientes factores.

1°) Abastecimiento de combustible (nafta 100/130 octanos).

2°) Abastecimiento de GEL, carcazas de 100 Kgs. y espoletas.

19. El resto de los problemas logísticos serán resueltos en el momento por la Unidad, sin dependencia de la F.A.A. (alojamiento, racionamiento, apoyo técnico, seguridad, transporte y comunicaciones), salvo lo expresado en párrafos 4 y 6, relativo al Oficial Jefe del Escalafón Técnico, y los armeros especialistas, y a algún equipamiento mínimo que podrá ser provisto por la F.A.A., haciendo las previsiones pertinentes.

20. También se ha previsto que será necesario solicitar a la superioridad la provisión de 2 (DOS) máquinas mezcladoras de Napalm en servicio, y los elementos accesorios de éstas para cumplir la tarea.

21. Si se desarrrollara el POD con la ametralladora 7,62 mm., será necesario prever la munición y el personal para proporcionar mantenimiento a éste material.

22. Respecto al estado de apresto de la Unidad, puede decirse que no es necesario, salvo que la superioridad prevea conflictos internacionales próximos o inminentes. En tal caso, será suficiente contar con los oficiales mencionados en párrafo 1, quienes podrán poner en marcha lo necesario para ejecutar la tarea.

23. Para tal fin, será conveniente prever la dopción de una serie de medidas que se enumeran en hoja aparte, como "ACCIONES RECOMENDADAS" (fojas 6 y 7).

24. Respecto a la instrucción de los pilotos civiles, no se considera neceario impartir ninguna, debido a las características del material de armamento que se utilizará. También debe tenerse en cuenta que es una instrucción especializada que no conviene proporcionarla por razones de seguridad interna. Llegado el caso estará a cargo del Capitán (R) D. JORGE LUIS PAEZ ALLENDE, en la parte Instrucción de Vuelo y Tiro Aéreo.

25. El resto de los escalones, Base y Técnico, estarán a cargo de los Capitanes WILKINSON y CEBALLOS, respectivamente.

///

///

26. Al respecto, el Capitán (R) D. ENRIQUE EDUARDO WILKINSON ya cuenta con gran parte de su tarea de planificación resuelta, en lo relativo al personal y material que serán necesarios.

27. La Unidad Aérea está concebida desde sus orígenes en la utilización de medios no convencionales, con técnicas no convencionales y desde aeródromos que habilitará oportunamente, según las circunstancias. Lógicamente, deberá existir un nivel de coordinació con el resto de la F.A.A., y dependencia del Comandante del Teatro, o quien la superioridad considere necesario, pero debe preverse que en operaciones reales será todo lo autónoma e independiente que sea posible, a fin de no entorpecer las actividades de las Unidades de la Fuerza Aérea, y de no menguar la presión a ejercer sobre el enemigo durante el combate.

28. La Unidad estará capacitada para ejercer las operaciones aéreas de:

1°) Interdicción: En el territorio enemigo destruyendo vehículos de todo tipo e instalaciones (3 NAP o 2 NAP y 1 AMT).

2°) Apoyo de fuego directo: Por sus características, la bomba de 100 Kgs. de Napalm puede utilizarse contra blindados con éxito (2 NAP 1 AMT).

3°) Contribución al logro de Superioridad Aérea: Será posible el ataque a aviones de combate en tierra cuando no estén defendidos por Artillería Antiaérea o cuando lo estén escasamente (2 NAP 1 AMT).

4°) Transporte:

a) de pequeñas unidades de comandos, al territorio enemigo.

b) de personal propio del Escuadrón (evacuación).

c) de abastecimiento a propia tropa en territorio enemigo (pequeñas cantidades).

5°) Búsqueda y Salvamento: de las tripulaciones propias, en territorio enemigo, en operaciones de rescate.

29. Cada oficial retirado de la F.A. que ha sido mencionado en los párrafos anteriores, está perfectamente imbuído del espíritu que debe primar en los hombres que donduzcan a la Unidad, y todos tenemos exacta noción de la inferioridad del material aéreo que disponemos, relativamente comparado con los aviones de combate, pero también somos conscientes que es precisamente el ESPIRITU de los combatientes quien define las acciones, independiente de las aeronaves y los medios materiales que se dispongan.

///

///

30. Asimismo, es importante destacar que, durante los últimos meses de diciembre de 1978, la Unidad ha contado con el ofrecimiento voluntario y entusiasta de personal civil de las mas diversas extracciones y profesiones que han puesto de manifiesto un espítitu aguerrido y valeroso. Muchos de ellos no podrían, quizás, ser incorporados en las unidades regulares u ortodoxas de la Fuerzas, por distintas razones, y en tal caso la Nación en peligro no podría aprovechar la capacidad de esos ciudadanos para combatir.
La Unidad cree poder proporcionar un lugar en el combate a todo ese personal incrementando así, en definitiva, el poder ofensivo de la F.A.A., sin interferir el normal desenvolvimiento de las actividades de ésta.

Capitán (R) D. JORGE LUIS PAEZ ALLENDE

ACCIONES RECOMENDADAS

1. Proporcionar nivel orgánico y designación a la Unidad (por ejemplo: Escuadrón "FENIX" o Escuadrón "CERO").

2. El Comando de Regiones Aéreas deberá:

1°) Ordenar que todo el material de PIPER PA 23 "AZTECA" y BEECHCRAFT "BARON" existente en el país, sea afectado a la Unidad, en caso de movilización.
Es posible que también sean convertidos en aviones de ataque los PIPER NAVAJOS y los CESSNAS 310 (bimotores). En tal caso también podrán ser afectados a la Unidad, y deberá preverse que no sean destinados a otras tareas.

2°) Proveerá información actualizada sobre pilotos, aviones, etc. que la Unidad requiera.

3°) Preverá la inclusión de un breve cuestionario que será contestado y firmado por cada piloto civil, donde exprese su voluntad de realizar o no operaciones ofensivas en caso de movilizado.

3. El Comando de Personal deberá:

1°) Prever la convocatoria de los oficiales que se hacen cargo de la Unidad:

a) Brigadier D. GILBERTO HIDALGO OLIVA.

b) Capitán D. ENRIQUE EDUARDO WILKINSON.

c) Capitán D. GUILLERMO CEBALLOS.

d) Capitán D. JORGE LUIS PAEZ ALLENDE.

2°) Prever la convocatoria de los oficiales Jefes de Ella. en situación de retiro que se detallan a continuación:

a) 1er.Ten. D. EXEQUIEL MARTINEZ.

b) Ten. D. HECTOR DIAZ.

c) Ten. D. ERNESTO GABOTO.

d) Ten. D. JORGE ZARLENGA.

e) Ten. D. CARLOS SISTER.

f) Todo otro oficial retirado que esté en condiciones psico físicas y desee hacerlo.

3°) Prever la asignación de dos Suboficiales armeros.

4°) Prever la movilización del personal civil de pilotos y otros que la Jefatura de la Unidad solicite.

5°) Prever la posible utilización de las instalaciones de una BAM como punto de reunión e instrucción de la Unidad. En ese LUGAR se realizará la modificación de los aviones y se colocarán los lanza bombas (o en alguna Brigada del

///

///

Comando de Operaciones Aéreas).

4. El Comando de Material deberá:

1º) Proveer los elementos de apoyo que resulten necesarios para el cumplimiento de la misión.

2º) ordenará el almacenamiento de todo elemento en desuso de armamento, aviones, accesorios de armamento, miras, lanzabombas, etc., en un solo lugar y en condiciones adecuadas de conservación, para su posible utilización por parte de la Unidad.

3º) Proporcionará el apoyo y supervisión técnica en el diseño, construcción e instalación de armamento en aeronaves de dotación de la Unidad.

4º) Proverá la porvisión de elementos de toda índole que le sean requeridos para la Unidad, por el Comando de Operación Aéreas.

5. El Comando de Operaciones Aéreas deberá:

1º) Asignar el nivel orgánico y la relación de dependencia de la Unidad.

2º) Aprobar el modo de operación y planes de la Unidad.

3º) Determinar las tareas a realizar en tiempo de paz, en preguerra y en tiempo de guerra.

4º) Ordenar sean realizadas las previsiones de equipamiento de la Unidad:

a) Aeronaves (los aviones civiles mencionados y 1 Helicóptero)(modificaciones).

b) Armamento aéreo (fabricación en serie de los lanzabombas y los POD de AMT).

c) Armamento terrestre (1 Fal y 1 Escopeta por avión - 1 Pistola por persona).

d) Comunicaciones (2 BLU Terrestres y 2 VHF Terrestres).

e) Apoyo logístico (uniformes, y equipos personales, supervivencia).

5º) Solicitará a quién corresponda se efectúe el estudio y resolución de la situación legal y jerárquica del personal a convocar y/o movilizar, en tiempo y forma, a fin de cumplimentar las tareas emergentes.

6º) Preverá la posibilidadde movilización del personal de ofi-

///

///

ciales retirados, que conducen la Unidad, en el edificio sede del Comando de Operaciones Aéreas, a fin de actualizar la situación y previsiones al respecto.

Capitán (R) JORGE LUIS PAEZ ALLENDE

BUENOS AIRES, 1° de marzo de 1982.

OBJETO: Solicitar autorización.

AL JEFE I - PERSONAL

1. Solicito al señor Jefe quiera tener a bien solicitar ante quien corresponda que el suscripto reciba adiestramiento en vuelo de aeronaves militares de combate, durante la paz, con miras a su aprovechamiento en tiempos de guerra.

2. Fundamento lo solicitado teniendo en cuenta lo siguiente:

1°) El suscripto mantiene la aptitud psicofisica para el vuelo, pués se desempeña en la actualidad, como Primer Oficial en Douglas DC-9 Serie 80, volando en la Empresa "Austral Líneas Aéreas".

2°) Actüalmente la experiencia de vuelo acumulada supera las 7.000 horas.

3. Cada vez que el suscripto ha sido convocado por situaciones próximas al enfrentamiento armado, no ocupó cargos en Unidades aéreas, sinó que fue destinado como OCAA en 1978, y como OEEFA durante 1981.

4. Como Oficial de la Fuerza Aérea en actividad, he volado Beechcraft "Mentor B-45", Morane Saulnier M5 760, Gloster Meteor MK IV, Fokker F-27 y los helicópteros Hughes 500 y Bell UH 1H, hasta 1976. Como Piloto de línea aérea, he volado BAC 1-11 y Douglas DC-9 Serie 50 y 80.

Capitán (R) JORGE LUIS PAEZ

Adm I Laura C. de Sosa

BUENOS AIRES, 23 de marzo de 1982.

OBJETO: Informar.

AL JEFE DEL ESTADO MAYOR DEL COMANDO DE OPERACIONES AEREAS.

1. Adjunto elevo al señor Jefe fotocopia del informe "SECRETO" al señor Comandante de Operaciones Aéreas, originado por el suscripto con fecha 21 de febrero de 1979, relativo a la posibilidad de utilización de aeronaves civiles en la ejecución de operaciones aéreas militares ofensivas. (ANEXO 1).

2. Asimismo, en caso que se considere viable y conveniente la continuación de los estudios y tareas conducentes a la preparación preventiva de ese tipo de operaciones, el suscripto sugiere lo siguiente:

1°) Designar un Oficial que impulse y lleve a cabo las tareas conducentes a preparar los elementos e información necesarios para la planificación y ejecución del tipo de Operaciones Aéreas propuestas. Debido a las características poco convencionales de los conceptos e ideas que se deben manejar, el suscripto sugiere ser designado para llevar a cabo las tareas emergentes, debido a razones de índole objetivas y subjetivas.

a) Capitán retirado, Escalafón Aire, 7.000 horas de vuelo, Ex-Jefe Escuadrón Aéreo de COIN, 40 años.

b) Conocimiento del tema, espíritu para llevarlo a cabo.

2°) Asignar al mismo Oficial las tareas de:

a) Organizar las actividades en tiempo de paz, conducentes a optimizar la utilización en caso de guerra;

b) Mantener actualizados datos de personal y material;

c) Proponer a la Superioridad las medidas conducentes a obtener el máximo grado de apresto posible, den-

///

3°) Proporcionar a ese Oficial la condición de revista conveniente a efectos de obtener:

a) Estabilidad y permanencia en el cargo, a traves del tiempo;

b) Posibilidad de mantener el secreto, al no existir una organización de proporciones;

c) No originar erogaciones significativas.

4°) Promover la incorporación del Capitán (R) JORGE LUIS PAEZ ALLENDE en las condiciones establecidas en el Artículo 62 de la Ley 19.101 para el Personal Militar (LA1), a efectos de colaborar en las tareas conducentes enunciadas en los incisos 1°) y 2°).

3. Al respecto, informo al señor Jefe que el suscripto ha sido propuesto para desempeñarse como Secretario del Consejo de Guerra Permanente para Personal Subalterno, Tropa y Alumnos, según COMESIN N° 23657 de fecha 27-NOV-81, cuya fotocopia adjunto (ANEXO 2).

4. Asimismo, considero importante informar al señor Jefe que:

1°) El suscripto egresó en el año 1963 junto con la Promoción XXIX de la Escuela de Aviación Militar y los destinos sucesivos fueron:

a) 1964 - CAM Curso Supervivencia;

b) 1965 - VII Br.Aé. - CB2;

c) 1966 - VII Br.Aé. - CB2;

d) 1967 - I Br.Aé. - G.1 Ataque - CEPOE - Instructor de Vuelo;

e) 1968 - I Br.Aé. - G.1 COIN - Instructor de Tiro y Bombardeo - Curso Supervivencia - Curso Helicópteros;

f) 1969 - VII Br.Aé. - BAM Mariano Moreno - Jefe Ella. CAOR;

g) 1970 - VII Br.Aé. Jefe de Ella. Gl COIN - Jefe Serv. Transportes;

h) 1971 - Campaña Antártica (BELL -UH-1H) Pase a la EAM - Jefe Subunidad COIN; Jefe de compania Tropas.

i) 1972 - EAM - Instructor de Vuelo; Jefe Serv. contra incendios

j) 1973 - VII Br.Aé - Grupo COIN - Jefe Ella.Operativa-

///

2°) Durante 1974, como Jefe del Escuadrón Aéreo de Contrainsurgencia, ejercido con el grado de Capitán en el segundo año, el suscripto mereció la calificación de "Excepcional". Posteriormente, durante 1975, de pase a la Ia. Brigada Aérea y luego de haber elevado varios Tribunales de Honor y recursos, el suscripto fue sancionado con sesenta y ocho (68) dias de arresto, calificado "Inferior a lo normal", puesto en Disponibilidad, "IFG" y retiro obligatorio. Todo esto ocurrió en la segunda mitad de 1975. El enrarecido ambiente político nacional e institucional de ese momento, sumado a la trayectoria de cargos, destinos y especialidades, en que se desempeñara el suscripto, sumados a las personalidades y condiciones morales de los protagonistas de esos momentos, deben tenerse en cuenta para dilucidar las razones de la condición de Oficial Retirado del suscripto, retirado en el cuarto año del grado de Capitán (17 años simples de servicios, 27 años computados). (Retiro con haber equivalente al 58%).

3°) Posteriormente al retiro, el suscripto se ha desempeñado como:

a) Gerente Comercial de FIGUEROA BONAPARTE HNOS. SCC, desde 1976 hasta 1981, en que la empresa se presentó en quiebra.

b) Piloto de Austral Líneas Aéreas desde 1977 (Copiloto de BAC I 11) hasta la fecha, copiloto de Douglas DC9 series 50 y Super 80. Total horas de vuelo: 7.000:00;

c) Oficial convocado, durante fines de 1978 en el CATONO, como OCAA; Durante 1981, como OEEFA.

4°) El suscripto ha solicitado verbalmente autorización para realizar adiestramiento en aeronaves de combate, reiteradamente, durante los años 1978, 1979, 1980 y 1981. Durante 1982, lo ha realizado por escrito. (ANEXO 3).

5º) El suscripto considera que está capacitado para colaborar en las tareas que motivan el presente expediente, sin perjuicio de funciones en su relación con la solicitud expresada en el COMESIN 23657 (ANEXO 2), y desea dejar constancia que siempre ha mantenido elevado su espíritu militar y su vocación de servir a la Patria, sin hacer distinción de grupos o de sectores.

BUENOS AIRES, 27 de setiembre de 1982.-

OBJETO: Elevar Informe.

AL JEFE DEL DEPARTAMENTO PLANES Y PROGRAMAS DEL COMANDO DE OPERACIONES AEREAS

1. Elevo al señor Jefe el presente expediente a efectos de informar respecto a las actividades realizadas por el suscripto durante el período en que fuera convocado a prestar Servicios Militares al Departamento a sus órdenes, debido al Conflicto Bélico ocurrido entre nuestro país y el Reino Unido de la Gran Bretaña, con motivo de la recuperación del Archipiélago Malvinas por las FFAA Argentinas el día 02 Abr 82.

2. El suscripto fué convocado el día 12 Abr 82, de acuerdo con lo establecido en el Artículo 61 de la Ley 19.101, mediante comunicación cuya fotocopia se adjunta (Anexo 1).

3. A partir de la fecha indicada, la tarea realizada por orden de la Jefatura del Departamento Planes y Programas, fué la PLANIFICACION, ORGANIZACION y EJECUCION de misiones con pilotos y aeronaves civiles privadas a efectos de colaborar con la Fuerza Aérea Argentina durante las operaciones contra las Fuerzas Enemigas.

4. Durante el período comprendido ente el 13 Abr 82 y el 23 Abr 82, el suscripto realizó sus actividades en el Departamento Planes y Programas, en estrecha relación con los siguientes señores Oficiales: Comodoro D Knud Erik ANDREASEN (E Air), Vicecomodoro D Arnaldo Antonio PAGOTTO (E Air), Vicecomodoro D Carlos VELAZCO (E Air), Mayor D Dante ASLA (E Air), Mayor D Marcos MARTINEZ (E Air), Mayor D Juan J FALCONIER (E Air), Capitán D Héctor RITONDALE (E Air) y el Vicecomodoro(RE) D Juan M BEVERINA.

5. Hasta el día 28 Abr 82, se realizaron las tareas de:

1°) Determinación de las misiones a asignar al personal y a las aeronaves civiles a convocar.

2°) Selección de las aeronaves en base a sus características, performances y equipamiento electrónico a bordo.

3°) Reunión de información acerca de las aeronaves y pilotos.

4°) Selección del personal de pilotos que sería convocado.

5°) Determinación de las condiciones legales en que dicho personal y material sería incorporado a la FAA.

6°) Suministro de información limitada a las tripulaciones.

7°) Coordinación con el Departamento Movilización y Reserva para los trámites a realizar con las tripulaciones seleccionadas.

8°) Coordinación con la Dirección Nacional de Aeronavegabilidad y con la Dirección de Material para la ejecución de los trámites legales relativos al material aéreo.

9°) Confección de las órdenes de operaciones pertinentes.

6. El día 28 Abr 82, el suscripto se trasladó, en el avión HAWKER SIDDELEY HS-125 matrícula LV-ALW desde la VII Brigada Aérea a la IX Brigada Aérea donde efectuó su presentación al señor Comodoro D Tomás RODRIGUEZ (E Air), señor Comodoro D José JULIA (E Air), señor Brigadier D Roberto CAMBLOR (E Air) y señor Brigadier D Ernesto CRESPO (E Air), incorporándose al efectivo de la FAS, desplegada y en operaciones como Escuadrón "FENIX", con las aeronaves seleccionadas.

7. Las tareas realizadas por el Escuadrón "FENIX" fueron:

1°) Diversión: Realizando penetraciones hacia la flota para confundir al enemigo.

2°) Exploración y Reconocimiento: en forma visual y también utilizando los radares meteorológicos de a bordo con la ayuda de los equipos VLF.

3°) Retransmisores en vuelo: Durante la ejecución de los ataques de la Fuerza Aérea a la Flota Inglesa.

4°) Búsqueda y Rescate.

5°) Acompañamiento y guía: De aeronaves de combate hasta el archipiélago, utilizando los equipos de navegación VLF que equipan a los aviones civiles.

6°) Traslado de Comandos (Comandante de la FAS, etc).

7°) Traslado Operativos (tripulantes, mecánicos, armeros, etc).

8°) Transporte de carga en general: correo interbases y pasajeros toda índole.

8. No fué en vano el criterio adoptado al realizar la selección del material y del personal a convocar, puesto que se eligió a los mejores profesionales y a las mejores aeronaves. El suscripto entiende que las expectativas fueron plenamente satisfechas por todo el personal del Escuadrón "FENIX".

9. El alto grado de profesionalismo demostrado por todo el personal de pilotos y mecánicos convocados, unidos al gran espíritu de colaboración puesto de manifesto obliga al suscripto a destacar la importancia de las tareas realizadas por los integrantes del Escuadrón "FENIX". Algunas de las misiones realizadas pueden calificarse de altamente riesgosas.

15

10. El suscripto, quien acompañó la ejecución de muchas misio
nes durante los primeros días, mientras estuvo a cargo, a efectos
de comprobar la adaptación de las tripulaciones y las aeronaves a
las misiones asignadas, considera justo destacar la tarea realiza-
da por los tripulantes de las siguientes aeronaves:

1°) Lear Jet LR-35 matrícula LV-ALF: Teniente Edgardo ACOSTA, Al
férez (ec) D Julían REDONDA.

2°) Mitsubishi MU-2/60 matrícula LV-ODZ: Alférez (ec) D Carlos A
QUIROGA y Alférez (ec) D Eduardo MEYER, quienes acompañaron,
respectivamente, a los M-V de la BAM "SAN JULIAN" y a los
IA-58 de la BAM "SANTA CRUZ", cumplimentando la tarea enun-
ciada en el párrafo 7 inciso 5°

11. Luego de algunos días de permanencia en la IX Brigada Aé
rea y ya iniciadas las hostilidades contra la flota, la incorpora-
ción a la FAS, del Escuadrón "FENIX", fué realizada asignándosele
como Jefe al señor Comodoro D Ernesto FERRI (E Air), quién asumió
su conducción con todas las responsabilidades, teniendo como cola-
boradores, a su mando, a los señores Vicecomodoro D Rodolfo Manuel
de la COLINA, Mayor D Juan FALCONIER y Mayor D Roberto CARDOZO.

12. El día 02 May 82 el suscripto solicitó verbalmente al
señor Jefe del Departamento Planes y Programas, autorización para
volar aeronaves de combate, teniendo en cuenta que, para la conduc
ción del Escuadrón "FENIX", se había designado personal con jerar-
quía e idoneidad suficientes para dar exitoso cumplimiento a las
tareas. Tal solicitud respondió al íntimo y personal deseo del sus
cripto de realizar misiones ofensivas contra el enemigo, con aero-
naves de combate, lo cual es coherente con toda su vida profesio-
nal, mientras estuvo en actividad.

13. La solicitud del suscripto fué aprobada al 03 May 82 por
TXT N°4998 GHO: 032200, mediante el cual el suscripto se presentó
a la BAM "SANTA CRUZ" para recibir la instrucción y habilitación
en el material IA-58 (Anexo 2).

14. En la BAM "SANTA CRUZ", el suscripto recibió instrucción
teórica y práctica en IA-58, en vuelos de doble comando y realizó
el primer vuelo sólo en ese material.

15. Hasta el 26 May 82, el suscripto permaneció en esa BAM,
a órdenes del señor Comodoro D Hugo GIANPAOLETTI (E Air), señor
Vicecomodoro D Mario G SCIOLA, señor Mayor D Saúl COSTA (E Air).

16. Fueron instructores de vuelo los primeros tenientes MI-
CHELOUD, ARGAÑARAZ y MARTINEZ CHAVES, pertenecientes a la III Bri-
gada Aérea.

17. Luego de producido el desembarco enemigo en la Bahía de
SAN CARLOS, y considerando que la falta de material de vuelo en la
BAM "SANTA CRUZ" dificultaba la instrucción de vuelo del suscripto,
solicitó autorización al señor Jefe de la misma para gestionar ins
trucción de vuelo en otra Unidad, donde el cumplimiento de temas
de vuelo de instrucción no afectara el desarrollo normal de sus ta
reas.

18. Asimismo, el suscripto consideró, en base a su criterio profesional, que el avión IA-58 adolecía de varios defectos, algunos de los cuales podrían ser subsanados en el corto plazo y otros en el mediano plazo, por lo cual debería iniciarse sus modificaciones en forma inmediata, a efectos de mejorar sus capacidades operativas.

19. En tal sentido, el suscripto realizó consultas al respecto con los siguientes Oficiales:

1°) En CRV: Vicecomodoro D Rodolfo Manuel de la COLINA.
Vicecomodoro D Dante R BESACCIA.

2°) En BUENOS AIRES: Vicecomodoro D Eduardo J CANOSA.
Vicecomodoro D Arnaldo A PAGOTTO.

3°) En CORDOBA: Brigadier D Ramón BERASTEGUI.
Brigadier D Oscar J JULIA.
Vicecomodoro D Edgardo SALVATELLI.
Vicecomodoro D Ricardo EMBON.
Vicecomodoro D Nicolás KINDZERSKI.
Capitán D Víctor MULLER.

20. El día 31 May 82, previa aprobación verbal del señor Brigadier D Oscar JULIA, el suscripto solicitó autorización al señor Jefe del Estado Mayor del Comando de Operaciones Aéreas, señor Brigadier D Héctor Rene ROY, para continuar la realización de vuelos de instrucción en al Area de Material Córdoba, Centro de Ensayos en vuelo y con el propósito de colaborar con esa Area de Material en la realización de las modificaciones de las aeronaves IA-58.

21. El día 31 May 82, el señor Jefe del Estado Mayor del Comando de Operaciones Aéreas emitió Mje N° 6049 GHO: 311630, prestando conformidad a la sugerencia del suscripto (Anexo 3).

22. A partir de esa fecha el suscripto participó, asesorando al personal del Area de Material Córdoba, en la realización de modificaciones a las aeronaves IA-58, en forma inmediata.

23. A las aeronaves ya terminadas en la línea de montaje se le introdujeron las siguientes modificaciones:

1°) Quitarle el asiento eyectable al puesto trasero.

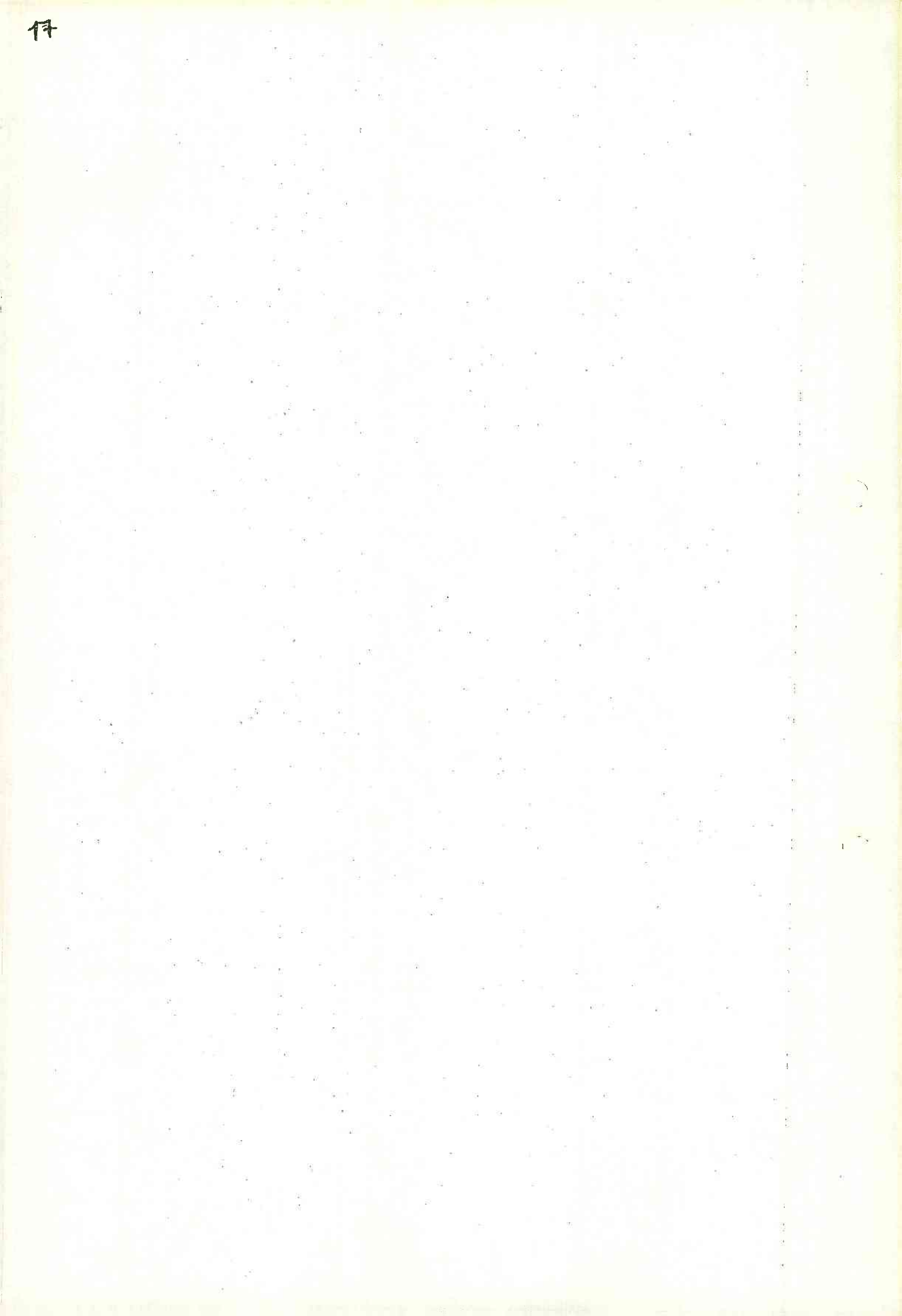
2°) Quitarle el instrumental, tablero y comandos al puesto trasero.

3°) Colocación de guardapolvos y otras protecciones en los orificios dejados por los elementos quitados, citados en los incisos 1° y 2°.

4°) Colocación de un taque suplementario de combustible en el puesto trasero.

5°) Estudio, diseño y confección de planos de un puente eléctrico para el tablero de armamento, a efectos de permitir el disparo simultáneo de las armas del avión.

6°) Refuerzo de la rueda de nariz.


17

24. También, inmediatamente, se comenzó:

1°) La revisión de las características del cañón DEFA de 30mm, a efectos de prever el reemplazo del cañón Hispaño Suiza de 20mm.

2°) Reconsideración del abandonado proyecto PUCARA "BRAVO" en base a la nueva situación militar y de política internacional.

3°) Modificaciones de mediano y largo plazo.

Al respecto, el suscripto elevó al Comando de Operaciones Aéreas un informe con sugerencias el día 28 Jun 82, respecto al avión IA-58 (Anexo 4).

25. El día 11 Jun 82, siendo una realidad existente el IA-58 monoplaza y con tanque suplementario interno, con rueda de nariz modificada y tablero de armamentos acondicionado para el tiro simultáneo de todas las armas, el suscripto se presentó al Comando de Operaciones Aéreas a informar al respecto y sugerir verbalmente la organización de un Escuadrón Aéreo equipado con IA-58 modificados, y con pilotos voluntarios que se encontraban destinados en el Comando de Operaciones Aéreas y Unidades Aéreas.

26. Al respecto, debe mencionar que fueron voluntarios los señor Mayores:

1°) D Dante ASLA.

2°) D Jorge BARAVALLE.

3°) D Marcos MARTINEZ.

4°) D Juan Carlos PUY.

5°) Capitán D José BACAREZZA (EAM).

27. Debe tenerse en cuenta, al analizar el párrafo anterior, que la angustiosa situación militar en el archipiélago Malvinas, para esa fecha, justificaba plenamente el ofrecimiento patriótico realizado por esos distinguidos oficiales.

28. El suscripto informó al señor Vicecomodoro D Eduardo CANOSA y le solicitó asesoramiento por considerar que el mencionado Oficial reúne las condiciones de capacidad e idoneidad para la eficaz conducción de la unidad que deseaba proponer a la superioridad.

29. El Departamento Operaciones del Comando de Operaciones Aéreas ordenó al Vicecomodoro CANOSA y al suscripto realizar interrogatorios al personal de Fuerza Aérea que regresaba de DARWIN, luego de permanecer prisioneros del enemigo, a efectos de evaluar el comportamiento del enemigo y sacar conclusiones respecto de las operaciones de nuestras propias Fuerzas.

30. El sábado 12 y domingo 13 Jun 82, el suscripto concurrió a Ezeiza formando parte del equipo de Oficiales que, por órden del Comando de Operaciones Aéreas, realizaría preguntas a los Oficiales recientemente liberados.

31. Hasta ese momento, el espíritu que guiaba a todos los Oficiales que realizábamos los interrogatorios era: el de reunir información sobre nuestras operaciones y las del enemigo, para realizar las correcciones necesarias, en pos de la victoria militar.

32. Los días 14 y 15 Jun 82, el suscripto colaboró con el señor Vicecomodoro CANOSA en realizar el análisis de la información suminstrada por los señores Oficiales (ex prisioneros). Puerto Argentino ya se había rendido.

33. El suscripto regresó al Area de Material Córdoba a reunir información para confeccionar el informe sobre el IA-58 y a despedirse de los Oficiales del Centro de Ensayos en Vuelo.

34. Retornando a las oficinas del Departamento Planes y Programas, en el Edificio "Cóndor", confeccionó el informe elevado con fecha 28 Jun 82, que se adjunta como Anexo 4.

35. El suscripto fué desconvocado por TXT 3500 GHO: 281326, en forma general, junto con todo el resto del personal que fuera convocado (Anexo 5).

36. A partir del 01 Jul 82, se desempeña normalmente en su tarea como piloto de la línea DC-9 80 en AUSTRAL LINEAS AEREAS S.A.

37. El suscripto desea dejar expresa constancia que:

1°) Ha considerado un honor el haber sido convocado por el Departamento Planes y Programas del Comando de Operaciones Aéreas, para las circunstancias bélicas vividas.

2°) Será justicia agradecer formalmente al personal de pilotos y mecánicos que volaron en el Escuadrón "FENIX" y a las empresas propietarias de las aeronaves.

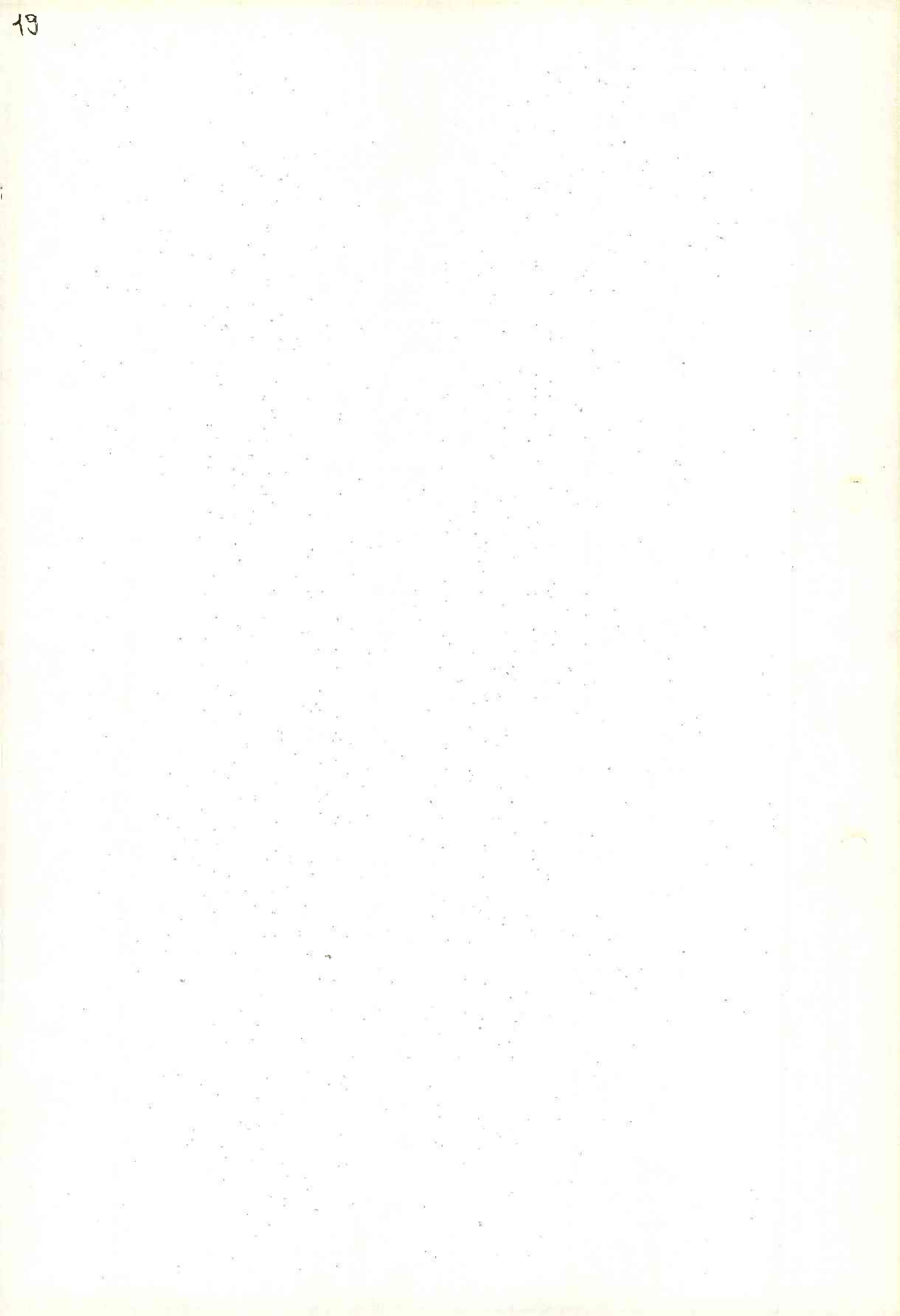
3°) Considera justo destacar a los pilotos mencionados en el párrafo 10 y al Teniente (ec) D Aníbal POGGI, por su desempeño como Comandante del avión HS-125 matrícula LV-ALW y al Alférez (ec) D Jimmy HARVEY, como Comandante del avión Lear Jet LR-24 matrícula LV-JTZ, ambos por su extraordinaria dedicación y empeño en la tarea común.

4°) El suscripto se ha desempeñado en distintos ámbitos y unidades de la Fuerza Aérea, con entera libertad, tratando de proporcionar el aporte más positivo que ha considerado conveniente, teniendo como único objetivo: el logro de la victoria militar sobre el enemigo.

5°) En todas las Unidades ha recibido apoyo, colaboración y demostraciones de confianza.

6°) La libertad de acción que los mandos han permitido al suscripto, rindió sus frutos en todo momento y no ha originado resultados negativos visibles, por lo cual considera totalmente acertada la solución, en éste caso.

7°) Agradece sinceramente la oportunidad proporcionada de ejercer la profesión militar y permanece a disposición para cuando la Patria le demande.


19

8°) Agradece, igualmente, el asesoramiento profesional suministrado por todos los Oficiales mencionados anteriormente y por el Capitán de Navío Miguel GRONDONA, en Comodoro Rivadavia y el Capitán de Corbeta Rogelio GARCIA LLANO, en el Departamento Planes y Programas, quienes fueron de gran utilidad en la planificación de nuestras misiones.

9°) Ha considerado un deber elaborar el presente informe, y mencionar a todos aquellos que han estado próximos al suscripto y que le han permitido trabajar con entusiasmo durante los trascendentes días de ABRIL, MAYO y JUNIO de 1982.

10°) Desea ser tenido en cuenta para la próxima batalla.

Capitán (RE) JORGE L PAEZ ALLENDE

ANEXO 1

FUERZA AEREA ARGENTINA
JEFATURA I - PERSONAL

BUENOS AIRES, 12 de Abril de 1982

OBJETO: Comunicar

AL Capitán (R)
Jorge Luis PAEZ

POR DISPOSICION DEL JEFE I - PERSONAL

De acuerdo a lo establecido en el Artículo 61 de la Ley 19.101 (Ley para el Personal Militar), comunico a Ud. que deberá efectuar su presentación en la Jefatura I - Personal (Departamento Movilización y Reserva) - Oficina 148- Sector Rosa el día 13 de Abril de 1982 a las 08:30 horas, a prestar Servicios Militares como convocado al Departamento Planes y Programas del Comando de Operaciones.

Saludo a Ud. atentamente



Comodoro JUAN CARLOS PASINI
Jefe Departamento Movilización y Reserva

ANEXO 2

03-MAY-82

Co

BB-4998

(O)

03 2200

PROMOT. BUEOCCT

EJECUT CRVOBJF

INFO: SCZCFAS

DE CAE: PROCEDA A HABILITAR DE INMEDIATO EN MATERIAL IA 58 A
CAP (RE) JORGE LUIS PAEZ ALLENDE PARA SU POSTERIOR
PRESENTACION EN BAM SCZ PARA TRASLADO AVION IA 58
SCZ-MLV.-BT

SRE BB-4998 032159

HELMUTH CONRADO WEISER
Brigadier Mayor

COLADO ENEO

ANEXO 3

6049

(PP)

O 311630 MAYO 1982

BUEOCEM
FMAMAJF

SUSCRIPTO PRESTA CONFORMIDAD PARA QUE AL CAPITAN (R) D JORGE LUIS PAEZ M.I. 7.965.025 (E AIR), INCREMENTE EXPERIENCIA VUELO EN IA-58 EN AVIONES ESA AREA, SI ELLO NO INTERFIERE SUS PLANES BT.--

Dpto Planos y Programas

JDE 6049 311627

HECTOR RENE ROY
Jefe de Estado Mayor

23

ANEXO 4

COMANDO DE OPERACIONES AEREAS

BUENOS AIRES, 28 de junio de 1982.-

OBJETO: Elevar informacion y propuesta referente a Misiones de Exploración y Reconocimiento con aviones IA-58.

AL COMANDANTE DE OPERACIONES AEREAS

1. Las Operaciones Aéreas realizadas contra la Fuerza de Tareas enviada a MALVINAS por INGLATERRA, ha porporcionado experiencias a la Fuerza Aérea y puesto en evidencia aspectos operativos, logísticos, políticos, etc., que es necesario tener en cuenta a fín de realizar Planes de Mediano y Largo alcance que contemplen los distintos aspectos del equipamiento de las Unidades.

2. Asimismo es necesario tener en cuenta la modernización de los Sistemas de Armas, adecuándolos a las circunstancias políticos - militares en que se desarrollan los acontecimientos, aprovechar lo realizado con éxito hasta la fecha y tener en cuenta el futuro. Todas las fábricas del mundo tratan de mantener una política de producción coherente con lo realizado anteriormente y que a través de modificaciones y modernizaciones, comtemplen las necesidades y posibilidades futuras. El HAWKER SIDDELEY "HARRIER" es un ejemplo.

3. Las características particulares del Teatro de Operaciones Sur, con predominio de acciones aeromarítimas y la existencia de un amplio litoral marítimo nacional, imponen un inmediato replanteo del avión de combate de fabricación nacional y del requerimiento operativo que oportunamente originó la actual serie en fabricación. Ha resultado particularmente notable la carencia de medios aéreos aptos para realizar varios tipos de misiones de combate, entre los cuales pueden citarse; exploración y reconocimiento ofensivo, lanzamiento de misiles, apoyo de fuego directo a las Fuezas de superficie, etc.

4. De acuerdo con las experiencias recogidas durante el desarrollo de las hostilidades en el Teatro de Operaciones Sur, han resultado evidentes algunas capacidades del avión IA-58 "PUCARA" que pueden ser mejoradas teniendo como base el mismo tipo de aeronave.

5. El CENTRO DE ENSAYOS DE VUELO realizó vuelos de "Evaluación Rápida" de la versión IA-58 "BRAVO" equipada con dos cañones "DEFA" modelo 553, de 30 mm, entre el 05 Oct 79 y el 08 Nov 79, Legajo N° 114 - CEV.

///

///

6. La nueva versión "BRAVO" resultó con performances de vuelo inferiores a las de la versión "ALFA" debido a su mayor peso:

1°) Peso avión vacío IA-58 "A": 4010 kgs.

2°) Peso avión vacío IA-58 "B": 4409 kgs.

7. Esta diferencia en casi 400 kgs, se debe al mayor peso de los dos cañones de 30 mm, la munición completa para esos cañones y los refuerzos necesarios en el fuselaje del avión, al reemplazar los dos cañones Hispano Suiza de 20 mm.

8. A efectos de compensar el aumento de peso debido a la incorporación de los nuevos cañones, se puede eliminar también las cuatro ametralladoras de 7,62 mm en la versión "BRAVO". Con la incorporación de los nuevos cañones "DEFA" de 30 mm se obtendrá:

1°) Aumentar la potencia de fuego unitaria (de 2,8 kg/seg en la versión "ALFA", a 11 kg/seg en la versión "BRAVO"). Se acompañan otras comparaciones en el Anexo "ALFA".

2°) Mejorar la confiabilidad del armamento empleado. La operación en el combate del cañon "DEFA" de 30 mm demostró que es más confiable, por falta de interrupciones, que el cañon HISPANO SUIZA de 20 mm. El cañon "DEFA" incluye un instrumento que proporciona al piloto la información de la cantidad de munición que dispone a bordo para ser disparada, en todo momento. Además, posee rearme automático.

3°) Normalizar el abastecimiento de la munición de cañones de las aeronaves y el adiestramiento del personal de armeros que opera con las mismas, pués ese tipo de cañón que equipa a los M-III y M-V (poseen el mismo cañón, pero un modelo más anticuado).

9. La existencia del prototipo PUCARA "BRAVO" en el AREA DE MATERIAL "CORDOBA", posibilita el estudio de las modificaciones propuestas. Para esta versión fueron comprados TREINTA Y DOS (32) cañones "DEFA" de 30 mm actualmente almacenados en ésta AREA DE MATERIAL. Existen también gran parte de los utilajes necesarios para realizar la fabricación, los cuales no fueron utilizados debido a la cancelación del proyecto, por falta de requerimiento operativo.

10. Si la Fuerza Aérea contara con un Escuadrón Aéreo de Exploración y Reconocimiento, cuya dotación fuera de DIECISEIS (16) aviones IA-58 "PUCARA" "BRAVO" con las modificaciones propuestas, podrá cubrir una gama importante de las necesidades operativas en ese aspecto. Otros medios mas sofisticados completarán la misión.

11. En la actualidad puede considerarse que será posible asignar al Sistema de Armas "PUCARA" (modificado) las siguientes misiones:

1°) Exploración y Reconocimiento Ofensivo (sobre continente, la costa y los archipiélagos argentinos).

///

///

2°) Ataque a helicópteros, barcazas y buques con poca ó ninguna defensa u otros blancos pocos defendidos.

3°) Búsqueda y apoyo al rescate (puede efectuar el lanzamiento de equipos de supervivencia y/o contenedores con cargas hasta 1000 kgs).

4°) Sembrado aéreo de minas marítimas hasta 1000 kgs.

12. Para adaptar el IA-58 al cumplimiento de las Misiones propuestas anteriormente, se considera necesario introducir las siguientes modificaciones:

1°) Armamento:

a) Eliminación de las CUATRO (4) ametralladoras calibre 7,62 mm y los DOS (2) cañones de 20 mm, sus refuerzos y elementos auxiliares.

b) Instalación de dos cañones "DEFA" modelo 553, de 30 mm.

c) Instalación de una mira predictora SAAB similar a la que equiparará al avión IA-63. Como alternativa, podrá instalarse la mira que equipa al M-V DAGGER.

d) Instalación de filmadora sincronizada con armamento.

2°) Equipamiento de vuelo:

a) Cambio del altímetro barométrico por otro más moderno.

b) Instalación de radar altímetro y radar meteorológico.

c) Sistema de navegación VLF / OMEGA ó INERCIAL.

d) Comandos asistidos por servos (laterales), opcional.

e) Piloto automático (como mínimo que mantengan vuelo recto y nivelado).

f) Respondedor (con Modo C).

g) Central de datos aerodinámicos único para ambos puestos de pilotaje con salida de TAS.

3°) Modificaciones estructurales: deberá modificarse el sistema utilizado en el "ALFA".

a) Fuselaje: Deberá preverse la incorporación de los dos cañones "DEFA" de 30 mm, reduciendo al mínimo las modificaciones de peso y de aerodinámica del avión, compatibles con la seguridad, a efectos de no disminuir sus performances, se reconsiderará la necesidad del blindaje en ambos puestos de pilotaje, o en uno solo.

///

/ / /

b) Tren de Aterrizaje (Rueda de Nariz): Sin el sistema de acople - desacople operado por el piloto. Deberá tener accionamiento automático. Se procederá al estudio exhaustivo de las causas del retraimiento en algunos accidentes (terrenos blandos). En caso de ser necesario, se rediseñará totalmente.

4°) Cabina de piloto (puesto trasero): se preverán tres posibilidades de utilización.

a) Puesto trasero completo, con asiento eyectable y doble comando.

b) Puesto trasero con asiento eyectable, e instrumental necesario para navegador - operador de radar de busqueda y sistemas de medidas y contramedidas electrónicas.

c) Puesto trasero vacío, ocupado por un tanque suplementario de combustible, incrementa aproximadamente 01:00 hora de vuelo.

5°) Otras modificaciones:

a) Deberá asegurarse el correcto control del trasvase de combustible (luces de aviso, liquidómetros, etc).

b) Deberá rediseñarse el panel de armamento sin cambiar su ubicación en el avión. permitiendo al piloto la utilización simultánea de las armas del avión.

c) Ventilación - calefacción - climatización: Deberá proveer con mayor confort a las tripulantes.

d) Deberá rediseñarse y/o reubicarse la palanca de apertura manual de EGA de cabina.

e) Deberá preverse la utilización de un sector del fuselaje como contenedor lanzador de bengalas y otros elementos pirotécnicos (anti-misiles).

f) Los equipos de comunicaciones a bordo serán reconsiderados.

g) Se estudiará exhaustivamente el sistema anti-hielo del avión.

13. Las modificaciones propuestas permitirán contar con una versión del Sistema de Armas IA-58 que cubrirá una gama de posibilidades operativas que otras aeronaves más veloces, y con otras performances, no estan en condiciones de cubrir. El reconocimiento ofensivo con aviones de gran radio de acción, es una gama poco cubierta por las Industrias Aeronáuticas del mundo ó resulta muy onerosa su implementación.

/ / /

///

14. Durante el año 1978, el avión PUCARA matrícula AX-03, realizó el vuelo desde CORDOBA hasta LE BOURGET (FRANCIA), utilizando la versión "Ferry" no publicada en manuales del avión, que le proporciona 10:40 horas de autonomía.

15. El cruce del Océano Atlántico, fue realizado desde RECIFE con alternativa DAKAR. La aeronave estuvo equipada con radar, navegador inercial y respondedor. Su radio de alcance, para esa versión fue de 1850 millas náuticas. Luego, para otras presentaciones internacionales, se realizarón vuelos similares, con equipamiento electrónicos completos.

16. Es importante destacar, también, el sentimiento de "guerra propia" que generó en la población civil, el hecho de la participación de un Sistema de Armas de diseño nacional, en las operaciones realizadas contra la Fuerza de Tareas Inglesa en las ISLAS MALVINAS.

17. Durante el conflicto con INGLATERRA, las misiones de Exploración y Reconocimiento, fueron efectuadas con aeronaves de todo tipo, incluídos HERCULES C-130 y aviones civiles desarmados con tripulación civil (convocados con grado de Alféreces).

18. Las aeronaves derribadas durante la ejecución de Misiones de Exploración y Reconocimiento, fueron:

1°) UN (1) C-130 - Tripulación perdida.

2°) UN (1) Lear Jet - Tripulación perdida

3°) TRES (3) IA-58 - Tripulaciones recuperadas.

19. las modificaciones enunciadas proporcionarán mejoras al avión IA-58, en los siguientes aspectos:

1°) Mayor poder de fuego y radio de acción.

2°) Mayor capacidad para realizar operaciones diurnas y nocturnas con todo tipo de tiempo.

3°) Mayor confort y seguridad a la tripulación.

4°) Mayor confiabilidad en sus sistemas.

5°) Capacidad de realizar misiones de Exploración y Reconocimiento.

20. Algunas de las modificaciones propuestas para la versión "BRAVO" serán aplicadas en las aeronaves construidas según la versión "ALFA", para lo cual se consultará con las unidades Aéreas que registran experiencia en la utilización del avión: III Brigada Aérea, IX Brigada Aérea y Centro de Ensayos en Vuelo.

///

///

21. El suscripto solicita ser autorizado a participar en el asesoramiento y seguimiento de las sugerencias presentes, cualquiera sea su grado o situación de revista, a la finalización del conflicto con INGLATERRA, pues es necesario proporcionar continuidad a los objetivos para que se obtengan resultados satisfactorios.

Capitán JORGE L. PAEZ ALLENDE
(E Aér - Dba 75001)

ANEXO "ALFA"

ESTUDIO COMPARATIVO DE LAS PERFOMANCES DE TIRO

DATOS COMPARATIVOS ENTRE EL ARMAMENTO DEL IA-58 PUCARA ALFA (CAÑONES DE 20 MM) Y EL IA-58 PUCARA BRAVO (CAÑONES DE 30 MM)

POTENCIA DE FUEGO UNITARIA (Kg/Seg)	A = 2,8 B = 11
POTENCIA TOTAL DE FUEGO (Kg)	A = 33,8 B = 75
POTENCIA EXPLOSIVA UNITARIA (Kg/Seg)	A = 0,308 B = 2,244
POTENCIA EXPLOSIVA TOTAL (Kg)	A = 3,64 B = 15,3
CADENCIA (Disparos/Seg)	A = 22 B = 44
RENDIMIENTO DE LA CONFIGURACION	A = 2,32 B = 4,93
CANTIDAD DE PROYECTILES (2 cañones)	A = 260 B = 300
PESO TOTAL DE LA CONFIGURACION (Masa 2 cañones + masa toda la munición)	A = 157 Kg. B = 310 Kg.

NOTA: Estos datos son extraídos del informe producido al Jefe del Area de Material CORDOBA. El día 29 ABR 80, por el Jefe del Grupo Fabricación, en cumplimiento de lo ordenado en el párrafo 11 inciso 6° de la Directiva N° 5 de fecha 8 ABR 80.

ANEXO 5

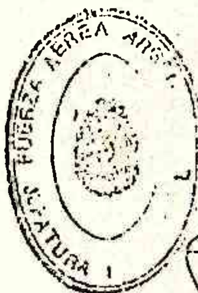
3500

281326 JUN 1982

BUEFEPV
MULTIGE

POR RESOLUCION DEL SEÑOR COMANDANTE EN JEFE DE LA FUERZA AEREA:
CON FECHA 01 JUL 82 PROCEDERA A DESCONVOCAR PERSONAL INVOLUCRADO TERMINOS DECRETOS NROS. 688/82, 806/82, 807/82 Y 867/82 PUNTO EXCEPCIONALMENTE Y POR RAZONES ESTRICTAS DEL SERVICIO PODRA PERMANECER PERSONAL CONVOCADO INFORMANDO A ESTA JEFATURA I PERSONAL (DEPARTAMENTO MOVILIZACION Y RESERVA), NOMINA DE DICHO PERSONAL, JUSTIFICANDO POR EXPEDIENTE CAUSAS POR LOS QUE PERMANECERAN EN ACTIVIDAD BT

Brigadier JULIO CESAR BENGOLEA
Jefe I - Personal



Comodoro JUAN CARLOS PACINI
Jefe Departamento Movilización y Reserva